Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 91 (2745) | Вторник, 14 ноября 1950 г. | -й год издания | Цена 30 коп.

Выдвигая кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных, советский народ демонстрирует свое нерушимое морально-политическое единство, свою любовь и преданность партии Ленина—Сталина.

Выдвижение кандидатов в депутаты местных Советов

10 ноября началось выдвижение кандидатов в депутаты местных Советов. В столице нашей Родины — Москве, в Ленинграде, Горьком, Сталинграде, Куйбышеве, Иванове, Брянске и других городах и сельских районах страны прошли многолюдные собрания, посвященные этому знаменательному событию. Собрания по выдвижению кандидатов в депутаты местных Советов происходят в обстановке большого политического под'ема, в обстановке несокрушимого морально-политического единства советского народа, беззаветно преданного большевистской партии, товарищу Сталину.

Советский народ выдвигает кандидатами в депутаты лучших своих сынов и дочерей, патриотов социалистической Родины. Первым своим кандидатом трудящиеся называют великого вождя и учителя, организатора и вдохновителя всемирно-исторических побед советского народа Иосифа Виссарионовича Сталина.

Имя товарища Сталина близко и дорого каждому советскому человеку, всем свободолюбивым народам земного шара. С этим светлым именем связаны все наши величественные успехи в строительстве нового, коммунистического общества. Под руководством партии Ленина — Сталина наша страна за 33 года советской власти проделала гигантский путь своего развития, превратившись в могучую социалистическую державу. Произошли грандиозные преобразования во всех уголках нашей страны, во всех отраслях нашего хозяйства. Невиданно расцвела национальная по форме и социалистическая по содержанию культура народов многонационального Советского Союза.

У нашей партии нет иных, более высоких интересов, чем интересы народа. Деятельность партии Ленина—Сталина показывает, что всегда и выше всего она ставит интересы народа и умело борется за них. Своим служением Родине и народу партия завоевала безграничную любовь советских людей и их полное доверие. Это наглядно еще блестяще выразилось в прошедших в том году выборах в Верховный Совет СССР, когда весь советский народ единодушно голосовал за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных, за партию большевиков, за великого Сталина.

Вот почему и сегодня, когда идет выдвижение кандидатов в депутаты местных Советов, имя товарища Сталина у всех на устах.

Предвыборное собрание рабочих, служащих, инженеров и техников Электрозавода единодушно выдвинуло кандидатом в депутаты Московского областного Совета депутатов трудящихся Иосифа Виссарионовича Сталина. Великого вождя народов товарища Сталина своим первым кандидатом в депутаты назвали также трудящиеся Сталинградского тракторного завода, Свердловска и многих других городов нашей страны. Выступавшие на предвыборных собраниях рабочие, инженеры, служащие горячо и проникновенно говорили о величайших заслугах Иосифа Виссарионовича Сталина перед нашим народом, перед всем прогрессивным человечеством.

— Вся жизнь и деятельность товарища Сталина, — сказал главный конструктор Электролампового завода тов. Фомин, — является вдохновляющим примером самоотверженного служения народу. У товарища Сталина мы учимся беззаветно любить нашу Родину, отдавать все свои силы и знания для ее процветания.

— Под руководством товарища Сталина, — сказал фрезеровщик Электрозавода тов. Изосимов, — советский народ построил социалистическое общество и сейчас твердой поступью идет к коммунизму. Сооружение Сталинградской, Куйбышевской и Каховской гидроэлектростанций, Главного Туркменского, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов — это составная часть величественного сталинского плана построения коммунизма в нашей стране.

Нет большего счастья, чем жить, творить и работать в великую сталинскую эпоху. Поэтому мы, советские люди, стремимся быть достойными великого Сталина.

— Имя товарища Сталина, — сказал на предвыборном собрании коллектива Брянского завода дорожных машин начальник отдела технического контроля тов. Хрусталев, — самое дорогое и любимое для всего нашего народа, для всех трудящихся. Ему обязаны мы своей счастливой и свободной жизнью.

Кандидатами в депутаты местных Советов выдвинуты также верные соратники великого Сталина — руководители партии и правительства.

На многолюдных собраниях трудящиеся называют своими кандидатами в депутаты знатных стахановцев заводов, передовых тружеников социалистических полей, ученых, инженеров, писателей, артистов. Кандидатами в депутаты Московского областного Совета депутатов трудящихся выдвинуты старший мастер завода «Серп и молот» И. И. Туртанов, академик, директор института биохимии Академии наук СССР А. И. Опарин, заслуженный артист РСФСР, лауреат Сталинской премии А. И. Орфенов, учительница Ю. П. Смирнова, стахановка прессового цеха автомобильного завода имени Сталина М. И. Кузнецова, народная артистка СССР Е. Д. Турчанинова и другие.

Трудящиеся города Горького назвали своими кандидатами в депутаты знатного кузнеца автозавода имени Молотова лауреата Сталинской премии А. Я. Загорного, главного конструктора Сормовского завода профессора В. Керичева, ректора Горьковского университета профессора А. Мельниченко.

Общее собрание строителей Куйбышевского гидроузла выдвинуло кандидатом в депутаты Куйбышевского областного Совета депутатов трудящихся начальника строительного управления И. Комзина и инженера технического отдела М. Кобелеву.

Все эти кандидаты — кандидаты сталинского блока коммунистов и беспартийных. Так же, как и на предыдущих выборах, партия выступает ныне на выборах в местные Советы депутатов трудящихся в блоке с беспартийными.

Блок коммунистов и беспартийных, учит товарищ Сталин, является естественным и жизненным делом. Он олицетворяет собой великую сплоченность советского народа, его могучее морально-политическое единство, его безграничную преданность партии Ленина — Сталина.

Советский общественный строй, учит товарищ Сталин, об'единяет беспартийных с коммунистами в один общий коллектив советских людей.

«Живя в общем коллективе, — говорит товарищ Сталин, — они вместе боролись за укрепление могущества нашей страны, вместе воевали и проливали кровь на фронтах во имя свободы и величия нашей Родины, вместе ковали и выковали победу над врагами нашей страны».

Сейчас, в послевоенные годы, коммунисты и беспартийные, об'единенные в один общий коллектив под руководством большевистской партии, успешно претворяют в жизнь величественную программу строительства коммунизма. Исторические победы нашей Родины были ярко охарактеризованы в докладе тов. Булганина, посвященном 33-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. Эти успехи, эти славные победы служат вдохновляющим примером для стран народной демократии, для всего прогрессивного человечества в его борьбе за мир, за демократию, за социализм.

На предвыборных собраниях трудящиеся единодушно одобряют сталинскую миролюбивую внешнюю политику советского правительства. Рабочие, колхозники, интеллигенция заявляют, что их мирный созидательный труд — верный залог мира во всем мире. Единая воля советских людей к миру находит свое яркое выражение во всенародном социалистическом соревновании за досрочное выполнение пятилетнего плана, за новые производственные успехи на благо нашей Родины.

Идя к выборам в местные Советы депутатов трудящихся, труженики городов и деревень с еще большей энергией развертывают соревнование, не жалеют сил и труда для претворения в жизнь сталинских предначертаний.

Пленум ЦК профсоюза речников

21 ноября 1950 г. в гор. Москве созывается V пленум ЦК профсоюза.

Пленум обсудит следующие вопросы:

1) О задачах речников по проведению судоремонта и подготовке к навигации 1951 года.

2) О ходе подготовки к отчетам и выборам руководящих профсоюзных органов в Камском бассейне.

3) О состоянии работы с профсоюзным активом и мероприятиях по ее улучшению.

Великий Сталин—первый кандидат народа

Радостная весть облетела нашу страну вечером 10 ноября, когда по радио сообщили, что на предвыборном собрании рабочих, служащих, инженеров и техников Московского электрозавода Иосиф Виссарионович Сталин единодушно выдвинут кандидатом в депутаты Московского областного Совета депутатов трудящихся.

Первым на собрании выступил инициатор передовых методов труда, стахановец-фрезеровщик Виктор Федорович Изосимов, выполнивший с начала послевоенной пятилетки 24 годовых нормы. Он предложил выдвинуть кандидатом в депутаты Московского областного Совета творца самой демократической в мире Конституции, величайшего гения человечества, нашего любимого вождя и учителя Иосифа Виссарионовича Сталина.

— Под руководством товарища Сталина, — сказал тов. Изосимов, — советский народ построил социалистическое общество и сейчас твердой поступью идет к коммунизму.

— Выдвигая товарища Сталина кандидатом в депутаты Московского областного Совета, мы, электрозаводцы, своим самоотверженным стахановским трудом еще и еще раз докажем свою горячую любовь и преданность великому Сталину, свое стремление твердо отстаивать дело мира.

Предложение тов. Изосимова о выдвижении кандидатуры Иосифа Виссарионовича Сталина горячо поддержали главный конструктор Электролампового завода тов. Фомин, знатный токарь завода «АТЭ-1» тов. Усачев, комсомолка, монтажница Электролампового завода Клавдия Харитонова, секретарь партийного комитета Электролампового завода тов. Марсов. Страстно и взволнованно звучат слова выступающих. Они говорят о безграничной любви и преданности советского народа героической партии большевиков, великому вождю, организатору и вдохновителю всех наших побед товарищу Сталину. Они славят свою социалистическую Родину — надежду, светоч, маяк всего прогрессивного человечества.

Собрание постановило выдвинуть кандидатом в депутаты Московского областного Совета депутатов трудящихся Иосифа Виссарионовича Сталина. Просить товарища Сталина дать свое согласие баллотироваться в депутаты Московского областного Совета депутатов трудящихся по Сталинскому избирательному округу № 2 от рабочих, инженеров, техников и служащих Московского электрозавода.

Участники собрания избрали представителей на окружное предвыборное совещание.

С огромным воодушевлением коллектив электрозаводцев принял приветственное письмо товарищу Сталину.

Великий вождь и учитель, организатор и вдохновитель всемирно-исторических побед советского народа Иосиф Виссарионович Сталин выдвинут первым кандидатом в депутаты в Ленинграде и Киеве, Сталинграде и Харькове, Краснодаре и Вильнюсе, Симферополе и Брянске, Свердловске и Минске, Пензе и Челябинске. Во всех уголках советской земли, на всех языках народов СССР звучит дорогое и любимое имя великого вождя и учителя трудящихся Иосифа Виссарионовича Сталина.

На предвыборном собрании коллектива паровозного депо станции Алма-Ата лучший приемщик депо тов. Лазарев сказал:

— Мы собрались сюда для того, чтобы назвать своих кандидатов в депутаты Алма-Атинского областного Совета. Право свободных выборов в органы государственной власти советским народом завоевано под руководством большевистской партии, под водительством великого Сталина. Пользуясь правом гражданина Советского Союза, я выдвигаю кандидатом в депутаты областного Совета вождя всего передового человечества, нашего дорогого учителя и друга Иосифа Виссарионовича Сталина!

На великой русской реке Волге, в городе доблести и славы — Сталинграде на собрании коллектива Сталинградского тракторного завода стахановец-фрезеровщик тов. Девяткин заявил:

— Я предлагаю выдвинуть кандидатом в депутаты Сталинградского областного Совета великого вождя и учителя трудящихся Иосифа Виссарионовича Сталина. Под водительством товарища Сталина советский народ одержал блестящую победу во время Великой Отечественной войны и сейчас одерживает одну победу за другой на фронте мирного строительства. Сталинские пятилетки превратили нашу страну в могучую социалистическую державу, в оплот мира во всем мире.

Под руководством товарища Сталина советский народ идет уверенно по пути к коммунизму. В нашей стране ведутся грандиозные работы по преобразованию природы, начинается строительство огромных гидротехнических сооружений, в том числе Сталинградской гидроэлектростанции. Большое счастье жить и трудиться под руководством товарища Сталина.

Слова стахановца-фрезеровщика тов. Девяткина из Сталинграда перекликаются с выступлением на предвыборном собрании доцента тов. Мешкаускаса, декана историко-филологического факультета Вильнюсского государственного университета.

— Вся наша страна переживает радостные дни, — говорит он. — Во всех уголках великой социалистической Родины советские люди новыми трудовыми успехами готовятся ознаменовать выборы в местные Советы. Всеми своими успехами советский народ обязан великому вождю и учителю товарищу Сталину. Я предлагаю выдвинуть первым кандидатом в депутаты Вильнюсского областного Совета Иосифа Виссарионовича Сталина.

Слесарь Невского машиностроительного завода имени В. И. Ленина тов. Малышев заявил на предвыборном собрании:

— Нашим первым кандидатом в депутаты Ленинградского областного Совета депутатов трудящихся я предлагаю выдвинуть великого вождя советского народа, творца Конституции победившего социализма — Иосифа Виссарионовича Сталина. Товарищ Сталин ведет нас к сияющим вершинам коммунизма. Сталин — наша гордость, наша слава, наше счастье.

Этими простыми словами советского человека, рабочего-слесаря выражена безграничная любовь и преданность многомиллионного советского народа своей великой большевистской партии, гениальнейшему человеку на земле — Иосифу Виссарионовичу Сталину.

В обстановке большого под'ема

На предвыборных собраниях в коллективах речников

МОСКВА

Механический цех Московской судостроительной верфи. Сюда в конце дневной смены собрались рабочие, инженеры, техники и служащие верфи для того, чтобы наметить кандидата в депутаты Московского областного Совета депутатов трудящихся.

За столом президиума предвыборного собрания слесарь-монтажник лауреат Сталинской премии тов. Горетов, знатный котельщик тов. Просин, председатель завкома тов. Челышев и другие. Первым слово берет секретарь партийного бюро верфи тов. Русанов. Он говорит:

— Советские люди переживают волнующие дни. На многолюдных собраниях во всех уголках страны рабочие, учащиеся, колхозники, ученые своим первым кандидатом в депутаты областного Совета называют дорогое имя—Иосифа Виссарионовича Сталина. С его именем связаны все наши победы, наше радостное сегодня и наше прекрасное завтра. Он дал нашему народу самый демократический в мире избирательный закон.

Тов. Русанов предлагает поддержать кандидатуру в депутаты Московского областного Совета депутатов трудящихся тов. Голованова Федора Ивановича, начальника Московского областного управления промышленности строительных материалов, выдвинутого общим собранием рабочих, инженеров, техников и служащих Управления строительства Дворца Советов.

Выступивший затем начальник авторемонтного цеха верфи тов. Гондарин горячо поддержал кандидатуру тов. Голованова. Он сказал:

— Федор Иванович Голованов — достойный сын советского народа, он отдает много сил для развития промышленности строительных материалов Московской области. Будучи избранным нами в прошлые выборы в Московский областной Совет, он с честью оправдал оказанное ему доверие.

Собрание единодушно постановило поддержать предложение коллектива Управления строительства Дворца Советов и выставить кандидатом в депутаты Московского областного Совета депутатов трудящихся по 43-му Усачевскому избирательному округу Фрунзенского района г. Москвы тов. Голованова Федора Ивановича.

Собрание избрало представителей на окружное предвыборное совещание. Среди них — 35 лучших стахановцев, инженеров, техников, служащих верфи.

...Расходясь с собрания, судостроители в разговорах друг с другом снова и снова упоминали имя любимого товарища Сталина, творца народного счастья, знаменосца мира. И словно откликаясь на их задушевные мысли, вспыхивали разноцветные огни электросварки на строящихся теплоходах, которые будут плавать на Волге, на Белой, на реках Сибири и Севера. А через Москву-реку, на другом берегу в осеннем небе еще ярче сияли огни на строящемся высотном здании Московского государственного университета.

* * *

В торжественной обстановке прошло предвыборное собрание в Северном порту столицы.

В мастерских, расположенных на грузовом участке, собралось более 400 рабочих, служащих и инженерно-технических работников порта, чтобы поддержать выдвинутого коллективом завода им. Войкова кандидата в Московский областной Совет депутатов трудящихся Веру Сергеевну Новоселову.

С горячей речью выступил начальник грузового участка тов. Лобачев.

— Я от всего сердца поддерживаю кандидата сталинского блока коммунистов и беспартийных Веру Сергеевну Новоселову, учительницу школы № 223. Всей стране известна эта школа, воспитавшая пламенную патриотку, героиню Зою Космодемьянскую, чью память свято чтит советский народ. Вера Сергеевна — одна из воспитателей нашей любимой Зои. Свою беззаветную преданность Родине, партии Ленина—Сталина она передает молодому поколению. Я призываю коллектив портовиков поддержать кандидатуру Веры Сергеевны Новоселовой.

Задушевно прозвучали слова тов. Бабкиной, начальника отдела труда и заработной платы.

— Моя дочь учится в школе, где учительствует Вера Сергеевна Новоселова. Я приношу искреннюю и глубокую благодарность нашему кандидату в депутаты за хорошее воспитание и учебу наших детей. Вера Сергеевна уже несколько раз избиралась депутатом в местные Советы. Своей преданностью и самоотверженным трудом она заслуживает высокого доверия.

Бригадир грузчиков тов. Орлов говорил о том большом производственном под'еме, который вызвала подготовка к выборам в местные Советы. Он обещал от имени своей бригады — одной из передовых бригад порта — добиться еще более высокой производительности труда.

Собрание единодушно поддержало кандидатуру Веры Сергеевны Новоселовой в депутаты Московского Совета. Собрание избрало 20 представителей на окружное предвыборное совещание.

Коллектив Северного порта обратился с приветственным письмом к великому вождю трудящихся, знаменосцу мира во всем мире — Иосифу Виссарионовичу Сталину.

АРХАНГЕЛЬСК

В Северном бассейне с большим под'емом проходят собрания речников по выдвижению кандидатов в депутаты в местные Советы. На собраниях выступающие отмечают большие успехи в работе местных Советов, руководимых партией Ленина — Сталина. Речники называют имена своих лучших представителей, выдвигая их кандидатами в депутаты.

В торжественной обстановке прошло собрание портовиков Котласа. Слово получает знатный бригадир грузчиков тов. Егоров.

— Депутат — это слуга народа. И он должен быть верным другом советских людей. Мы всегда посылаем в Советы тех, кто может осуществлять волю нашего народа. Предлагаю выдвинуть кандидатом в депутаты Архангельского областного Совета начальника Северного пароходства Зосиму Константиновича Моданова.

Тов. Егорова поддержали начальник порта тов. Быков и другие. Портовики вынесли единодушное решение просить тов. Моданова дать согласие баллотироваться по их избирательному округу.

* * *

На заводе Лименда 11 ноября прошло предвыборное собрание, на котором участвовало более 500 рабочих и служащих завода. Коллектив завода выдвинул кандидатом в депутаты Архангельского областного Совета лауреата Сталинской премии главного диспетчера завода тов. Ядрихинского Николая Михайловича, кандидатуру которого предложил начальник деревообделочного цеха тов. Веснин. Его поддержали стахановцы слесарь тов. Русаков, котельщик тов. Ульяновский, секретарь партбюро тов. Зараменский и другие.

АСТРАХАНЬ

У речников Астрахани с большой активностью проходят собрания, посвященные выдвижению кандидатов в депутаты областного Совета депутатов трудящихся.

На предвыборном собрании на судоремонтном заводе имени Сталина присутствовало свыше семисот человек. Первым выступает директор завода тов. Воробьев. Он предлагает выдвинуть кандидатом в депутаты областного Совета секретаря Астраханского обкома ВКП(б) Федора Антоновича Мамонова. Это предложение поддержали токарь-стахановец тов. Ложкин, мастер цеха тов. Крюков, главный инженер завода тов. Балахонцев и другие. Собрание единодушно постановило выдвинуть Мамонова Федора Антоновича кандидатом в депутаты областного Совета.

С большим под'емом прошли собрания и на других предприятиях Астраханского речного узла. Коллектив завода имени III Интернационала выдвинул кандидатом в депутаты областного Совета секретаря Астраханского горкома партии Михаила Васильевича Копылова. Работники завода имени Ленина назвали своим кандидатом в депутаты секретаря исполкома областного Совета тов. Линькова, коллектив Астраханского управления грузо-пассажирского пароходства своим кандидатом в депутаты выдвинул художественного руководителя областного драматического театра имени Кирова, заслуженного деятеля искусств РСФСР тов. Саморскую.

Коллектив судоремонтных мастерских имени Артема Сергеева по предложению начальника планово-производственного отдела тов. Мочалова выдвинул кандидатом в депутаты областного Совета электролебедчицу слипа завода имени III Интернационала Марию Васильевну Товарову. Начальник домоуправления тов. Богомолова, инспектор отдела технического контроля тов. Козлов, работница отдела кадров тов. Коршунова и другие в своих выступлениях характеризовали тов. Товарову как передовую стахановку, активную общественницу.

Коллектив рабочих, служащих и инженерно-технических работников Астраханской табачной фабрики выдвинул кандидатом в депутаты Астраханского областного Совета депутатов трудящихся директора судоремонтного завода имени Сталина Александра Николаевича Воробьева.

Коллективы учителей средних школ № 10 и № 14 выдвинули кандидатом в депутаты областного Совета начальника пароходства Волготанкер Сергея Андреевича Кучкина.

КУЙБЫШЕВ

На Куйбышевском судоремонтном заводе состоялось предвыборное собрание рабочих и служащих, посвященное выдвижению кандидата в депутаты Куйбышевского областного Совета. Стахановец-модельщик тов. Карташев выдвинул кандидатом в депутаты Александра Васильевича Николина — начальника Волжского грузового пароходства. Предложение тов. Карташева горячо поддержали нормировщица тов. Александрова, инженер тов. Суров, станочница тов. Казакова, секретарь комсомольской организации тов. Кривощапов, секретарь парторганизации тов. Уфимцев и другие.

Общее собрание единодушно решило выдвинуть тов. Николина кандидатом в депутаты областного Совета и просит его дать согласие баллотироваться по Волжскому избирательному округу № 1. На собрании избраны 50 представителей на окружное предвыборное совещание.

Выше уровень партийной пропаганды

Сегодня исполняется 12 лет со дня принятия Центральным Комитетом ВКП(б) постановления «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)». В постановлении указывалось, что выход в свет «Краткого курса истории ВКП(б)» явился крупнейшим событием в идейной жизни большевистской партии.

В сталинском «Кратком курсе истории ВКП(б)» изложен и обобщен гигантский исторический опыт коммунистической партии большевиков, равного которому не имела и не могла иметь ни одна партия в мире. «Краткий курс истории ВКП(б)» стал важнейшим средством идейного вооружения коммунистов, многочисленных кадров советской интеллигенции знанием законов общественного развития и политической борьбы.

В этой сталинской книге изложена подлинно научная история большевистской партии. С выходом в свет «Краткого курса истории ВКП(б)» был положен конец произволу и неразберихе, упрощенчеству и вульгаризации в изложении и толковании ряда вопросов теории марксизма-ленинизма и истории большевистской партии; было покончено с антимарксистскими извращениями в исторической науке и в преподавании истории партии. «Краткий курс истории ВКП(б)» показал неразрывное единство, целостность и преемственность учения Маркса и Ленина, с исчерпывающей полнотой изложил то новое, что внесено Лениным и Сталиным в сокровищницу марксизма-ленинизма на основе теоретического обобщения нового опыта классовой борьбы пролетариата в эпоху империализма и пролетарских революций. Сталинская книга по истории большевистской партии демонстрирует великую мобилизующую, организующую и преобразующую роль идей марксизма-ленинизма, правильность и жизненность марксистско-ленинской теории, показывая марксизм-ленинизм в действии.

Товарищ Сталин в «Кратком курсе истории ВКП(б)» раскрыл непреоборимую силу политики большевистской партии — жизненной основы советского строя, необычайно ярко показал величие всемирно-исторических побед, одержанных трудящимися СССР под руководством большевистской партии.

Сейчас, когда наша страна вступила в период строительства коммунизма, вопросы идейно-политического воспитания коммунистов, вооружение руководящих кадров и интеллигенции марксистско-ленинской наукой приобретают особенно важное значение. «Марксизм, — учит товарищ Сталин, — есть наука о законах развития природы и общества, наука о революции угнетенных и эксплоатируемых масс, наука о победе социализма во всех странах, наука о строительстве коммунистического общества». Следовательно, знание науки марксизма-ленинизма обязательно для большевиков всех отраслей работы.

В постановлении ЦК ВКП(б) от 14 ноября 1938 года была дана развернутая программа перестройки партийной пропаганды в связи с насущными задачами овладения большевизмом нашими кадрами. ЦК ВКП(б) указывал, что «...без знания теории марксизма-ленинизма, без овладения большевизмом, без преодоления своей теоретической отсталости, наши кадры будут хромать на обе ноги, ибо задача правильного руководства всеми отраслями социалистического строительства требует овладения со стороны практиков основами марксистско-ленинской теории, требует умения руководствоваться теорией при разрешении вопросов практической деятельности».

За истекшие годы партия проделала большую работу по идейному вооружению наших кадров большевизмом. С каждым годом увеличивается число партийных и непартийных большевиков, успешно овладевающих марксистско-ленинской наукой — путем самостоятельного изучения истории партии, трудов Маркса, Энгельса, Ленина, Сталина, а также изучения большевизма в кружках, политшколах, в вечерних университетах марксизма-ленинизма. Партия вырастила многочисленные кадры пропагандистов, несущих в массы трудящихся страстное большевистское слово.

Большую работу проделали партийные организации и политорганы речного транспорта для дальнейшего под'ема партийной пропаганды, повышения качества политической учебы во всех звеньях партийного просвещения.

По сравнению с прошлым учебным годом в сети партийного просвещения в 1950—1951 учебном году возросло число коммунистов и беспартийных, самостоятельно изучающих марксизм-ленинизм, намного увеличилось число кружков и политшкол. Больше внимания было уделено подготовке пропагандистов.

В подавляющем большинстве партийных организаций речного транспорта новый учебный год начался своевременно и организованно, занятия проходят на высоком идейном уровне. Однако в некоторых партийных организациях выявились серьезные упущения и недостатки. Так, в управлении пароходства канала Москва — Волга в кружке по изучению истории партии пропагандист тов. Ефимова, рассказывая о деятельности петербургского «Союза борьбы за освобождение рабочего класса», не смогла вразумительно об'яснить слушателям, как ленинский «Союз борьбы за освобождение рабочего класса» впервые в России практически решал проблему соединения социализма с рабочим движением. Это произошло потому, что пропагандист тов. Ефимова несерьезно подготовилась к проведению занятий, понадеялась на свой старый багаж. Аналогичные факты встречаются и у некоторых других пропагандистов. Руководитель кружка по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)» на пристани Тюмень тов. Вальшонок имеет высшее образование, однако из-за того, что он не повышает своих знаний, занятия проводит на низком идейном уровне.

Партийные организации и политорганы должны уделять больше внимания пропагандистам, повседневно заботиться о повышении их идейно-теоретического уровня, постоянно и неослабно оказывать им помощь.

Политорганы и партийные организации речного транспорта обязаны прежде всего обеспечить высокий идейный уровень занятий во всех звеньях партийного просвещения. Это сейчас главная задача.

Успех партийной пропаганды во многом предопределяется систематической работой с пропагандистами. С начала учебного года начали работу постоянно действующие семинары пропагандистов при территориальных партийных организациях (горкомах и райкомах ВКП(б). Семинары пропагандистов созданы также при бассейновых партийных кабинетах в большинстве речных узлов. Задача партийных организаций и политорганов речного транспорта состоит в том, чтобы все до одного пропагандисты принимали активное участие в работе семинаров. Нужно наладить строгий контроль за подготовкой пропагандистов к семинарам, их посещаемостью. Пропагандист должен постоянно помнить, что партия возложила на него большую ответственность, а это, в свою очередь, обязывает его систематически пополнять свои знания, изучать произведения классиков марксизма-ленинизма.

Ответственны задачи бассейновых партийных кабинетов в деле обобщения опыта лучших пропагандистов, оказания им методической помощи в подготовке к занятиям и их проведении.

Начало учебного года выявило серьезный недостаток в организации учебы с самостоятельно изучающими марксистско-ленинскую теорию. До сих пор слабо еще развернута консультационная работа, мало организуется лекций и докладов по изучаемым произведениям.

Большую роль в помощи пропагандистам, самостоятельно занимающимся самообразованием, слушателям кружков и политшкол призвана играть наша бассейновая печать. В газетах необходимо систематически публиковать статьи и консультации по теоретическим и методическим вопросам, освещать и обобщать опыт лучших пропагандистов, вскрывать недостатки в постановке партийной пропаганды.

Политорганы и первичные партийные организации на речном транспорте должны повседневно руководить партийной пропагандой, систематически контролировать ход учебы, принимать меры к улучшению партийного просвещения.

Идеи марксизма-ленинизма озаряют путь народам Советского Союза к новым победам коммунизма. Неустанно овладевая знанием законов общественного развития, большевистская партия и советский народ под водительством великого Сталина с честью разрешат исторические задачи по строительству коммунизма в нашей стране.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Неустанно повышать квалификацию пропагандистов

Широко известно указание В. И. Ленина о том, что «во всякой школе самое важное — идейно-политическое направление лекций» и что «никакой контроль, никакие программы и т. д. абсолютно не в состоянии изменить того направления занятий, которое определяется составом лекторов». (В. И. Ленин, Соч., т. 15, стр. 435 — 436).

Из этого следует, что идейное содержание занятий в сети партийного просвещения прежде всего зависит от пропагандиста, от уровня его подготовки. Лишь тот по-настоящему способен плодотворно осуществлять свое высокое назначение пропагандиста великих идей коммунизма, кто непрерывно обогащает свои теоретические знания и совершенствует методы преподавания.

Большинство пропагандистов нашего бассейна соблюдает это чрезвычайно важное требование. Они не только помогают нашим кадрам приобрести определенные теоретические знания, но и превратить эти знания в глубокую партийную убежденность. Именно большевистская идейность, целеустремленность, глубокая вера в правоту ленинско-сталинской политики, партийность постановки вопросов характерны для большинства наших пропагандистских кадров.

Тем более досадны случаи, когда отдельные пропагандисты недостаточно серьезно относятся к своей работе. Некоторые из них выступают в кружках с непродуманным и малоосвоенным материалом. Другие, усвоив прочно материал, не умеют хорошо преподнести его.

Приведем несколько примеров.

Пропагандист начального комсомольского политкружка Северного порта тов. Корытов, выступая с вводным рассказом по теме «СССР — первое в мире социалистическое государство рабочих и крестьян», дважды категорически заявил: «Запомните, что эксплуатация есть присвоение чужого добра». Между тем, в материалах к этой теме вместо **«чужого добра»** ясно и определенно сказано: **«чужого труда»**. Пропагандист не удосужился вникнуть в смысл этого коренного положения экономического учения марксизма. Марксизм учит, что рабочий (пролетарий) в условиях капитализма никакого «добра» не имеет. Единственно, чем он обладает, — это способностью к труду или рабочей силой, которую он вынужден продавать собственнику орудий и средств производства — капиталисту, чтобы не умереть с голода. Неоплаченная часть труда рабочего составляет прибавочную стоимость капиталиста. Именно в присвоении чужого труда, а не чего-либо другого и заключается капиталистическая эксплоатация.

Далее тов. Корытов заявляет: «Меньшевики в 1903 году были изгнаны из партии, но в партии все же единства не было». Однако, кто изучает «Краткий курс истории ВКП(б)» знает, что в 1903 году на II с'езде РСДРП произошел раскол партии на две противоположные политические группы — большевиков и меньшевиков. В «Кратком курсе истории ВКП(б)» подчеркивается, что с'езд оказался не на высоте своего положения, что он не сумел изолировать меньшевиков в партии и что именно это обстоятельство послужило одной из главных причин борьбы между большевиками и меньшевиками не только на с'езде, она не утихла после с'езда и еще более обострилась. Весь последующий период в жизни нашей партии вплоть до 1912 года был заполнен ожесточенной, непримиримой борьбой большевизма с меньшевизмом внутри РСДРП. На Пражской партийной конференции в 1912 году меньшевики были окончательно изгнаны из партии. Конференция оформила самостоятельное существование большевистской партии — партии нового типа.

Оба приведенных факта свидетельствуют о том, что пропагандист тов. Корытов в своих выступлениях допускает отдельные принципиально неверные формулировки и выражения, в смысл и значение которых он даже не вдумывается.

Другой пропагандист — руководитель кружка по изучению истории партии в управлении пароходства тов. Ефимова также допустила в своем рассказе ряд нечетких формулировок.

В рассказе, рассчитанном на раскрытие деятельности петербургского «Союза борьбы за освобождение рабочего класса», тов. Ефимовой не удалось акцентировать внимание своих слушателей на центральной ленинской проблеме — проблеме соединения социализма с рабочим движением, не удалось показать, как эта проблема практически была решена в петербургском «Союзе борьбы за освобождение рабочего класса». Это, разумеется, снизило качество занятий в кружке.

Прямая обязанность пропагандистов — непрерывно повышать свой теоретический уровень, глубже, полнее, уверенней овладевать основами марксистско-ленинской науки.

Опыт показывает, что к снижению идейно-политического качества занятий приводит также и пренебрежение вопросами методики. Не всякий пропагандист, освоивший материал и свободно ориентирующийся в нем, способен провести занятия на требуемом уровне, если он не подготовлен методически.

В Московском агентстве пароходства канала Москва — Волга на-днях состоялись занятия кружка по истории ВКП(б) повышенного типа. Пропагандист тов. Надко первый час занятий посвятил беседе по «Манифесту коммунистической партии» Маркса и Энгельса. Но беседа оказалась малосодержательной, неинтересной, вялой. Пропагандист задавал слушателям вопросы, исходя из названий отдельных глав: 1. Буржуазия и пролетариат, 2. Возникновение и развитие буржуазии и т. д. Коренные, политически актуальные вопросы, которые следовало бы выпятить на первый план, остались в тени. Главное в марксизме-ленинизме — учение о диктатуре пролетариата—так и осталось не раскрытым, как и вопрос об исторической роли партии коммунистов в классовой борьбе пролетариата и др. Это произошло потому, что вопросы были поставлены неумело.

Второй час пропагандист посвятил характеристике темы: «Борьба за создание социал-демократической рабочей партии в России». Но и тут он допустил методические ошибки. Чрезмерно увлекшись освещением исторических фактов, пропагандист не смог выделить и раскрыть узловые вопросы темы. Так, он не дал развернутой ленинской критики народничества, не связал основные идеи «Манифеста коммунистической партии» Маркса и Энгельса с изучаемой первой главой «Краткого курса истории ВКП(б)».

Таким образом, из'яны в методике неизбежно привели к серьезным из'янам в идейном содержании занятий. Эти факты говорят о том, что содержание и методика проведения занятий тесно и неразрывно связаны друг с другом.

Все вышеприведенные и другие факты, выявленные политотделом пароходства канала Москва — Волга в различных парторганизациях бассейна, поставлены на всестороннее обсуждение на совещаниях пропагандистов. Опыт показывает, что такие совещания являются одной из важных форм помощи кадрам наших пропагандистов, школой их теоретического роста и методического совершенствования. Одновременно руководители партийных организаций должны усилить контроль за качеством работы пропагандистов.

Бассейновым парткабинетом намечены дополнительные мероприятия по усилению методической и теоретической помощи пропагандистам. Самим же пропагандистам необходимо много и упорно работать над собой, неустанно повышать свой идейно-теоретический уровень, совершенствовать свои методические знания, свою квалификацию.

С. ПИРВЕРДИЕВ,
зав. бассейновым парткабинетом политотдела пароходства канала Москва — Волга.

Парткабинет речного узла

В нынешнем учебном году в Лискинском речном узле значительно расширена сеть партийного и комсомольского просвещения. В кружках и политшколах обучается здесь около двухсот коммунистов, комсомольцев и беспартийных.

Для товарищей, изучивших «Краткий курс истории ВКП(б)» в кружках основного типа, созданы возможности дальнейшего повышения своего идейно-политического уровня.

В прошлом году у нас самостоятельно работало над первоисточниками классиков марксизма-ленинизма 12 человек, а в нынешнем году — 26. Увеличилось также число учащихся в общеобразовательных вечерних школах. Так, в лискинской вечерней школе учатся 28 коммунистов и комсомольцев.

Накануне нового учебного года партийная организация узла немалую работу провела по укомплектованию кружков и политшкол. Подготовился к новому учебному году и парткабинет. Сейчас в партийном кабинете слушатели кружков и политшкол находят все, что им необходимо для политического самообразования. Библиотека парткабинета пополнена большим количеством политической и художественной литературы. Установлены стенды «В помощь слушателю, пропагандисту, консультанту и агитатору» и стенды «Что читать». Они будут постоянно обновляться. Подобраны географические карты, наглядные пособия по «Краткому курсу истории ВКП(б)».

Партийный кабинет обеспечил всех пропагандистов учебными планами и методическими разработками к каждой главе и теме занятий, снабдил их необходимой политической и художественной литературой.

Большое внимание первичные партийные организации узла уделили подбору и подготовке пропагандистов. Пропагандисты и консультанты у нас политически подготовленные коммунисты, в большинстве своем руководящие работники узла. Среди них—директор Лискинских судоремонтных мастерских тов. Куликов, в прошлом году успешно руководивший кружком по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)» первого года обучения, тов. Русанов — заведующий учебным пунктом Верхнедонского технического участка, тов. Савельев — диспетчер пристани, тов. Микулин — секретарь партийной организации мастерских и другие. Все они прошли подготовку и переподготовку на курсах пропагандистов.

В октябре в партийном кабинете для товарищей, самостоятельно работающих над собой, квалифицированные лекторы прочли лекции на темы: «Манифест коммунистической партии», о работах Владимира Ильича Ленина «Две тактики социал-демократии в демократической революции» и «Материализм и эмпириокритицизм».

А. МАЙОРОВА,
заведующая парткабинетом Лискинского узла речников.

По вечерам в клубе

Многолюдно по вечерам в клубе Невского судостроительно-судоремонтного завода. Сюда приходят старые и молодые производственники, домохозяйки, учащиеся. Они слушают здесь лекции и доклады, смотрят новые кинокартины, выступления кружков художественной самодеятельности, занимаются в различных кружках, читают свежие газеты и журналы, берут в библиотеке книги.

В дни подготовки к выборам в местные Советы клуб проводит цикл лекций, посвященных Конституции СССР, о стройках коммунизма, международном положении. На-днях молодые избиратели прослушали лекцию «Сталинская Конституция — самая демократическая конституция в мире» и лекцию «О дружбе, товариществе и коллективизме».

ЛЕНИНГРАД (наш корр.).

В ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

Президиум ЦК профсоюза, учитывая, что роспуск судовых комитетов на межнавигационный период отрицательно сказывается на работе судовых комитетов в течение навигации, а существующая в ряде случаев практика учета членов профсоюза из числа плавсостава искусственно приводит к снижению профсоюзного членства и неуплате членских взносов, постановил: сохранить судовые комитеты и профоргов на межнавигационный период.

Бассейновым комитетам предложено поставить вопрос перед отделами кадров пароходств о предоставлении председателям и членам судовых комитетов и профоргам судов работы по месту зимовки тех судов, на которых они работали в течение навигации.

Утверждено новое положение о работе судовых комитетов в межнавигационный период и об учете членов профсоюза из числа плавсостава.

Зимой судовые комитеты и профорги работают под руководством заводского комитета. Судовые комитеты не сохраняются в том случае, если в ремонтном пункте находится менее половины членов профсоюза, работавших на судне. В этом случае председатель судового комитета ведет работу среди оставшихся членов профсоюза.

Перед постановкой судов в затоны судовые комитеты отчитываются о проделанной работе.

С момента выхода судна из затона судовой комитет приобретает все права комитета первичной профсоюзной организации. Судовые комитеты, приписанные к определенному порту или пристани, работающие под руководством портового или пристанского комитета, действуют на правах цехового комитета.

* * *

Президиум ЦК профсоюза в соответствии с постановлением Президиума ВЦСПС «О проведении отчетов и выборов руководящих профсоюзных органов» постановил:

Провести выборы и отчеты портовых, пристанских, заводских, местных, районных и бассейновых комитетов профсоюза рабочих речного транспорта в период с 1 декабря 1950 г. по 1 февраля 1951 г.

Отчеты и выборы на предприятиях и в учреждениях провести до 10 января 1951 г. и не позднее чем за 3 дня до открытия районных и бассейновых конференций, которые будут проведены до 1 февраля 1951 г.

Внимание заводской библиотеке

Вечером после гудка открываются двери заводской библиотеки. Сюда приходят рабочие, инженерно-технические работники, служащие, учителя, медицинские работники, пенсионеры. Много читателей в заводском поселке завода «Память Парижской Коммуны»! Но... очень мало книг в заводской библиотеке.

Несколько лет тому назад на заводе «Память Парижской Коммуны» библиотека была одной из лучших на Верхней Волге, в ней насчитывалось до 10 тыс. книг. Работал библиотечный актив: книгоноши доставляли литературу не только на отдаленные участки — на подсобное хозяйство, в деревню Жуковка, где проживают речники, но и прямо на дом. При заводской библиотеке имелась читальня, где можно было почитать свежие газеты, журналы, поиграть в шахматы, домино и т. д. Читальня была излюбленным местом отдыха не только работников завода, но и плавсостава зимующего флота.

С тех пор поселок завода неузнаваемо разросся, в зимнее время в нем насчитывается до 9 тыс. жителей. Естественно, что возрос спрос на книги, заводской библиотеке стали пред'являть более высокие требования.

Но библиотека не только не стала лучше, а прямо-таки захирела. Книжный фонд ее уменьшился до 3.500 книг. Разместили библиотеку в холодном, мало приспособленном помещении, места для читального зала нет совсем. Штатную должность библиотекаря кто-то умудрился ликвидировать, обязанности его по совместительству выполняет... клубный кассир, получающий оплату за свой труд по числу отсиженных часов. Библиотечного актива не существует... Характерно, что библиотека размещена в том же здании, где находится завком. Однако председатель заводского комитета тов. Рябов не утруждает себя заботами, чтобы привести ее в порядок. Председатель завкома поставил вопрос о введении штатной должности библиотекаря перед Верхневолжским баскомречем и на этом счел свою миссию законченной. В бассейновом комитете, в свою очередь, ограничились тем, что послали письмо в ЦК профсоюза речников.

П. ДРАТВИН.



В дни, когда страна готовится к выборам в местные Советы, трудящиеся с гордостью оглядываются на пройденный под руководством партии Ленина—Сталина путь исторических побед, уверенно смотрят вперед, в наше светлое будущее. Снова и снова мысли советских людей обращаются к грандиозным планам мирного строительства, к великому сталинскому плану преобразования природы, к стройкам коммунизма на Волге, Днепре, Аму-Дарье.

С сегодняшнего дня наша газета начинает публикацию серии статей, рассказывающих о великих стройках, о том, какие изменения внесут они в жизнь страны и народа.

I.

На многих картах, украшающих сейчас стены агитпунктов, нанесены великие стройки коммунизма. За красными черточками плотин Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций широко разлилась синева двух новых волжских морей. От морей ответвляются оросительные каналы и в Заволжье и в глубь правобережья — к пересыхающим озерам Сарпинской низменности, на простор Черных земель, в Ногайскую степь. Далеко протянулись линии электропередач, по которым волжский ток пойдет к столице и другим городам.

На Днепре, недалеко от хорошо знакомой нам Днепровской гидроэлектростанции, карту украсила новая — Каховская. Старое и новое Днепровские водохранилища отдают часть своих вод двум каналам. Каналы соединяются вместе, чтобы напоить засушливые степи Южной Украины. Широкая синяя линия идет все дальше, смело пересекает соленый Сиваш и устремляется в Крым. От главных каналов — Южно-Украинского и Северо-Крымского — ответвляется еще несколько боковых линий в ныне еще безводные степи.

Там, где безжизненный желтый цвет пустыни залил пространство между Каспийским и Аральским морями, карта рассказывает о том, что недалеко время, когда Аму-Дарья будет впадать не только в Аральское море. Плотина перехватит часть аму-дарьинской воды у самого порога моря и направит ее на древний путь реки, ныне занесенный песками. По богатырскому Туркменскому каналу вода тысячекилометровым путем пойдет через пустыню Кара-Кумы. Его широкая линия поражает длиной даже на карте. Он даст столько воды, что пустыня превратится в огромный цветущий оазис, и с палубы плывущего по каналу парохода пассажиры увидят пальмы, хлопковые плантации, рощи маслин, виноградники, сады, где зреет сладкая хурма...

Перемены, о которых рассказывает карта, произойдут так скоро, что даже сама карта не успеет выцвести. Шесть-семь лет — небывало короткий в истории срок для того, чтобы переделать природу пустынь и степей, построить гигантские плотины, повернуть реки, прорыть огромные каналы, добиться того, чтобы электрическая энергия новых гидростанций заменила уголь в топках, повела электрические поезда, заставила работать сотни тысяч станков, залила светом сельские улицы, вывела на поля электротракторы. Но советские люди знают: под руководством большевистской партии, под руководством великого Сталина они свершат невиданные в истории человечества гигантские дела в сроки, неведомые отживающему миру капитализма.

ВТОРАЯ ПРОГРАММА ПАРТИИ

...Тридцать лет назад советские люди мечтали у другой карты. Это была огромная карта России Она висела в Большом театре, в Москве, рядом с поставленным на сцене столом президиума VIII Всероссийского с'езда Советов.

Делегаты с'езда слушали речь Владимира Ильича Ленина. Он говорил о том, что нужно восстанавливать разрушенное войной и интервентами народное хозяйство. Потом Владимир Ильич взял в руку книгу.

«Мы имеем перед собой результаты работ Государственной комиссии по электрификации России в виде этого томика, который всем вам сегодня или завтра будет роздан... — сказал Владимир Ильич. — На мой взгляд, это — наша вторая программа партии... Без плана электрификации мы перейти к действительному строительству не можем».

С напряженным вниманием слушали речь Владимира Ильича делегаты, с'ехавшиеся в Москву из разных концов истерзанной войной, разрухой и голодом страны. На огромной карте вспыхнули лампочки будущих электрических станций. Ярко сверкали огни теплоцентралей, синим светом мерцали гидроэлектрические станции.

Эта картина казалась фантастической, и в то же время это был твердый научный план, вторая программа большевистской партии, гениальный ленинско-сталинский план электрификации страны.

...Незадолго перед VIII с'ездом Советов в России побывал Герберт Уэллс, английский писатель, автор известных фантастических романов. В. И. Ленин принял Уэллса и рассказал ему о плане электрификации. Но фантазия знаменитого писателя оказалась беспомощной, бескрылой. Он превратился вдруг в человека, совершенно не способного заглянуть в завтрашний день, не понял, что ему выпало счастье видеть зарю новой жизни в стране социализма. Уэллс выпустил книгу «Россия во мгле», где писал о плане электрификации:

«Можно ли вообразить более смелый проект в обширной плоской стране с бесконечными лесами и неграмотными мужиками, с ничтожным развитием техники и умирающими промышленностью и торговлей? Такого рода электрификация существует уже в Голландии, говорили о ней и в Англии. И весьма возможно, что в этих густо населенных и промышленных странах она увенчается успехом и окажется делом полезным и экономным... Но вообразить себе применение ее в России можно лишь с помощью очень богатой фантазии. Я лично ничего подобного представить себе не могу...».

Теперь мы можем вдвойне посмеяться над этими словами. Известно, что ленинско-сталинский план электрификации России был выполнен уже в 1931 году. А вот в Англии до сих пор используется лишь 7—8 процентов той энергии, которую могут дать реки. Владельцы шахт, которым нужна не дешевая электроэнергия, а прибыли от продажи угля тепловым электростанциям, проваливали в парламенте все проекты гидростанций. Любопытно, что, в третий раз провалив проект сооружения гидростанций в Северной Шотландии, парламент об'яснил это тем, что всякая постройка в горах «оказывает плохое влияние на пейзаж местности и отталкивает туристов...». Что и говорить, тонкие «ценители природы» заседают в английском парламенте!

ПЛАН ПРЕОБРАЗОВАНИЯ ПРИРОДЫ

План ГОЭЛРО, великий план электрификации страны, был выполнен в невиданно короткий срок потому, что за строительство электростанций под руководством партии взялся весь народ. Товарищ Сталин, который оценил план ГОЭЛРО, как «мастерский набросок действительно **единого** и действительно **государственного** хозяйственного плана **без кавычек**», возглавил это всенародное дело.

Товарищ Сталин лично следил за ходом сооружения электростанций. Строители постоянно чувствовали крепкую, направляющую руку, зоркий, требовательный глаз, дружескую помощь товарища Сталина.

Незадолго перед тем, как сотнями ярких огней осветились берега древнего Волхова, на Волховстрой приехал товарищ Сталин. Он внимательно осмотрел все установки, интересовался многими деталями работы. После осмотра станции товарищ Сталин дал оценку, которая принесла строителям много радости и навсегда осталась в их памяти:

«Вот это есть реальное строительство социализма!».

Товарищ Сталин посетил также Земо-Авчальскую гидростанцию, сооружаемую в Грузии. Строители гидростанции на реке Рионе беседовали с товарищем Сталиным, приехавшим сюда для того, чтобы ознакомиться с ходом постройки.

Идут годы — и все шире, грандиознее, все более захватывающими становятся планы и дела партии большевиков, советского народа.

Светлый гений товарища Сталина указывает народу такие пути переделки природы, которые быстрее и вернее всего ведут к цели. Товарищ Сталин, великий корифей науки, создает глубоко продуманный план, равного которому не было в истории.

По мысли и воле товарища Сталина через дремучие леса, гранитные кряжи, холодные озера Карелии, этого глухого «края непуганных птиц», прокладывается кратчайший путь между Белым и Балтийским морями. Товарищ Сталин совершает поездку по новому Беломорско-Балтийскому каналу, намечая планы дальнейшего расцвета советского Севера.

По мысли и воле товарища Сталина советский народ поворачивает Волгу к стенам Кремля. Товарищ Сталин трижды посещает строительство канала Москва — Волга. Его приезды вызывают огромный под'ем на стройке.

И вот уже москвичи видят пришедшую по каналу с Волги флотилию белоснежных теплоходов. Москва становится портом трех морей. Многоводный красивейший канал начинается у пристани Большая Волга. «Большая Волга» — это гордые и очень значительные слова. По сталинскому плану великая русская река должна широко разлиться водохранилищами — пресноводными морями, стать доступной для огромных судов, вращать турбины гидростанций, одним словом, превратиться в действительно Большую Волгу.

Большая Волга особенно нужна народу и как верная помощница в борьбе с давним и злым врагом — засухой. Веками пустыни и полупустыни наступали на поля русского земледельца, губя посевы, засыпая их песком.

Товарищ Сталин поднял народ на борьбу с засухой.

«Это будет начало революции в нашем сельском хозяйстве», — писал товарищ Сталин еще в 1924 году.

По призыву товарища Сталина, раз'яснившего народу огромное значение насаждения лесов и лесозащитных полос в восточных районах Заволжья, колхозники принимаются за лесопосадки. Первые зеленые заслоны встают на пути суховеев. Площадь полезащитных полос неуклонно приближается к полумиллиону гектаров. Заставляют пустыню отступить и новые каналы, среди которых особенно выделяется Большой Ферганский канал, по размерам не уступающий крупной реке.

Война помешала советским людям свершить немало важных дел. Ушли на бой с врагом строители Большой Волги, ушли колхозные лесоводы. Но и в годы боевой страды советский человек знал, верил, что за радостным часом победы придет пора таких богатырских дел, которых еще не знал мир.

НАСТУПЛЕНИЕ НА ЗАСУХУ

И она настала, эта знаменательная пора расцвета великой сталинской эпохи. Начались невиданные в истории земли изменения природы на огромных пространствах советской страны. По размерам, по значению ученые сравнивают эти изменения только с геологическими явлениями. Но геологические явления, смещающие горы, моря и реки на земной коре, разыгрывались стихийно. В век коммунизма изменения облика земли направляет разум советского человека.

По сталинскому плану два года назад народ развернул генеральное наступление на засуху. Забота о лесе стала общегосударственным делом. Свыше 5 миллионов 800 тысяч гектаров лесных полос должен вырастить советский человек, защищая поля, меняя жизнь рек, почвы, атмосферы засушливых районов. Только за два года насаждения уже произведены на огромной площади в 1 миллион 300 тысяч гектаров.

Ширится фронт небывалого наступления. Удар наносится в самое сердце знойных пустынь и полупустынь. Он направлен туда, где рождаются суховеи. От гигантских плотин и водохранилищ на Большой Волге, Аму-Дарье, Днепре пойдет вода, чтобы оросить и обводнить 25 миллионов гектаров! Но это не значит, что благодетельные для человечества перемены произойдут только на этой площади, какой бы колоссальной она ни казалась. Ученые установили, что стройки коммунизма окажут полезное влияние на два материка земного шара. В Европе и Азии улучшится климат, уменьшится бесполезное смывание в моря грунта с питательными для растений веществами и бесполезный сток нужной для растений воды, увеличится питание земли влагой и использование солнечной энергии зелеными друзьями человека — деревьями, травами, злаками.

Великие стройки коммунизма — это стройки мира. Они дадут огромное количество электроэнергии для того, чтобы облегчить труд человека, для того, чтобы росли новые города и цвели сады, чтобы еще лучше и радостней становилась жизнь советских людей.

Слава молодежного судна

От устья реки Весляны до Тюлькино 260 километров. Путь этот опасный и трудный. Здесь много извилин. Надо быть искусным судоводителем, чтобы благополучно пройти такие извилины, как Жигбортская, Кунгурская и Панинская, которые врезались в реку крутым коленом. Если немного уклониться к правому берегу, караван попадет в опасный тиховод, у левого берега караван подстерегает коварная суводь. В обоих случаях, при малейшем отклонении от узкого фарватера, неминуема авария.

На этот сложный участок был с начала навигации направлен пароход «Летчик Журов». Работал он здесь в течение мая, в самый весенний разлив. Кама, как никогда, разлилась. И пароход днем и ночью вел по ней плоты древесины, которую за зиму подготовили лесники на сплавных рейдах.

В тех местах, где струится Весляна, — повсюду лес, без конца и края. Отсюда он сплавляется вниз на Волгу, на Каспий.

Смешанное чувство испытывают коллективы тех судов, которым приходится здесь работать. Они горды тем, что им доверяется перевозить такой ценный груз — древесину и в то же время их охватывает беспокойство, удастся ли доставить эту древесину в целости: ведь предстоит путь, полный неожиданностей.

Но советские люди всегда добиваются того, к чему стремятся. Коллектив парохода «Летчик Журов» перед открытием навигации принял на себя обязательство водить плоты об'емом 8—10 тысяч фестметров древесины быстро и без аварий. В условиях Верхней Камы проводка таких плотов— дело довольно рискованное. Требуются умение, огромная выдержка, большое напряжение.

...И вот первый плот взят на гак. Нагрузка на индикаторную силу превышает плановую на 5 тонн. Весь коллектив на ногах. Каждый знает свое место. По сигналу с капитанского мостика одни берутся за буксирный трос, другие — за возжевые, чтобы дружными усилиями обеспечить правеж и сохранить плот. Пока караван идет хорошо. Плот покорно слушается парохода. Но напряжение не ослабевает. Так до самого Тюлькино, где плот передается для переформировки и дальше буксируется другим пароходом.

Первый рейс был закончен на три с половиной часа раньше графика. Вместо 56 часов, предусмотренных весенними нормами на переход от устья Весляны до Тюлькино, пароход прошел с плотом этот участок меньше чем за 53 часа. Для коллектива парохода «Летчик Журов» это было хорошее начало, хотя он и не достиг большой экономии во времени.

Под влиянием первого успеха у коллектива как бы прибавилось сил. Второй плот был доставлен к Камскому мысу, что пониже Тюлькино, уже на 5 часов раньше. Потом пароход стал совершать рейсы за 50 часов и все плоты доставлял целехонькими.

20 августа, меньше чем за четыре месяца, пароход «Летчик Журов» первым на Каме закончил свой навигационный план перевозок.

Коллектив судна в большинстве своем состоит из молодежи, которая крепко, всем сердцем полюбила реку и твердо решила посвятить ей свою жизнь.

Второй помощник механика Евгений Левин только в прошлом году пришел на пароход из ремесленного училища. Проработав навигацию масленщиком, Левин обратил на себя внимание старших трудолюбием и смекалкой. Сейчас он работает вторым помощником механика и прочно занимает свое место.

Старший масленщик Валентин Чесноков — выпускник ремесленного училища. Он также образцово ухаживает за механизмами.

Пароход «Летчик Журов»—один из немногих камских пароходов, работающих на угле. Труд кочегара здесь более сложный, чем на судах, работающих на мазуте. Но кочегары Василий Богданов, Виктор Баринов, Иван Ждамеркин и Федор Рассейкин хорошо справляются со своими обязанностями и всегда держат пар на марке. Они в совершенстве овладели процессом шуровки и расходуют угля значительно меньше нормы. За четыре месяца сэкономлено около 65 тонн топлива.

В числе передовых людей парохода — штурман Зайцев, помощник механика Падерин, рулевой Трясцина, масленщик Южаков и матрос Щепицина, имена которых занесены на Доску почета.

— Это настоящие стахановцы, в любом деле не подведут, — говорят о них на пароходе.

Просто и хорошо сказано.

Такую характеристику следует дать и командирам парохода — капитану Михаилу Андреевичу Боровских и механику Григорию Николаевичу Бабину, которые положили много сил на то, чтобы сплотить коллектив, сделать его способным решать поставленные задачи.

Мало кто на Каме до нынешнего года знал о пароходе «Летчик Журов». Теперь о нем пошла широкая слава. Этот пароход вот уже несколько месяцев подряд отмечается как победитель соревнования.

Большие перемены, происшедшие на пароходе, связаны с деятельностью комсомольской организации. Из 19 человек, работающих на пароходе, 8 — комсомольцы.

Комсомольская организация судна — вожак социалистического соревнования, организатор борьбы судовой команды за отличное выполнение производственных заданий.

Раз в пятидневку в красном уголке собирался кружок по изучению Устава ВЛКСМ. Когда Устав ВЛКСМ был изучен, кружок стал изучать биографию товарища Сталина. На каждом занятии присутствуют все свободные от вахты. Изучение биографии вождя вдохновляет молодежь на самоотверженный труд, воспитывает ее в духе преданности большевистской партии.

Члены команды хорошо зарабатывают. Валентин Чесноков составил справку о бюджете кочегаров. Кроме основной зарплаты каждый из них получает в месяц за перевыполнение плана, за экономию топлива 400—450 рублей.

Молодые речники, не жалея сил, трудятся во имя укрепления дела защиты мира, во имя любимой Родины.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ КОРРЕСПОНДЕНТ — РЕДАКЦИЯ ГАЗЕТЫ «КАМСКИЙ БОЛЬШЕВИК».

Дорожить каждым часом навигационной работы

Перевезти больше грузов в южных бассейнах

Почти во всех бассейнах Севера, Востока и Сибири флаг навигации спущен, перевозки закончены. К 11 ноября министерство завершило выполнение октябрьско-ноябрьского плана по тоннам — второму основному показателю, по которому имело некоторое отставание. Задания четвертого квартала реализовали с превышением по обоим показателям 13 пароходств и 3 из 4 центральных эксплоатационных управлений — Главцентрофлот, Главсеверофлот и Главвосток.

Задача ныне работающих пароходств — вернуть задолженность, оставшуюся за речниками в предыдущие кварталы 1950 года, с честью завершить последнюю навигацию первой послевоенной пятилетки.

Особая ответственность лежит сегодня на пароходствах южных бассейнов, которые не выполнили еще плана четвертого квартала, а некоторые отстают и от суточных графиков. Так, отправление грузов в Верхнеднепровском пароходстве на 12 ноября отставало от графика на 14 суток, в Неманском — на 11, в Днепровском — почти на 7 суток.

У южан времени очень мало. Поэтому в диспетчерских, на причалах, на судах счет сделанной работы речники должны вести сейчас на часы, с максимальной производительностью использовать каждую минуту эксплоатационного времени для выполнения и перевыполнения плана.

Необходимо помнить слова тов. Булганина, сказанные им в докладе на торжественном заседании, посвященном 33-й годовщине Великого Октября: «Государственный план — это закон. Каждое предприятие обязано выполнять установленное для него задание. Из этого требования должны исходить не только работники промышленности, но и всех других отраслей нашего социалистического строительства».

Речники отстающих пароходств не останутся в долгу перед государством, если сосредоточат внимание на изыскании и привлечении грузов. К этому должны быть направлены все усилия руководителей пароходств, портов, пристаней. Нужно всеми средствами добиваться получения от клиентуры запланированных грузов, как, скажем, древесины в плотах в Верхнеднепровском бассейне, угля на Немане или хлопка-сырца в районе Херсона. Причем для получения последнего груза и требуется-то не так уж много усилий: нужно только, чтобы хлопкоочистительные заводы Нижнего Днепра, не мешкая, быстрее затаривали хлопок-сырец.

Одновременно надо энергичнее перевозить местные грузы, которые имеются повсюду. В Киеве речники должны усилить перевозку кирпича Стайковских и Петровских заводов, увеличить доставку потребителям дров и грузов большой скорости. У начальников Днепропетровского и Днепродзержинского портов тт. Нездыменко и Глобенко имеется возможность увеличить перевозки металлов, а также минерально-строительных грузов, в которых нуждаются местные стройки. Строительный камень, гравий, песок успешно могут возить своим флотом и другие порты и пристани Нижнего и Верхнего Днепра, а также речники Немана.

Не меньшие резервы грузов имеются на Дону, на озере Иссык-Куль, на Аму-Дарье. Нужно только работать с клиентурой, умело и гибко обслуживать ее запросы. К сожалению, этих качеств нехватает еще многим нашим хозяйственникам. В частности, такими неумелыми хозяйственниками выступают начальник Днепропетровского порта тов. Нездыменко и руководитель пристани Черкассы тов. Подопригора. Как сообщается в корреспонденции нашего днепровского собкора, тов. Нездыменко так повел себя с грузоотправителями, что в течение последних месяцев потерял двух своих основных клиентов, не пожелавших больше пользоваться услугами речников. Тов. Подопригора, повидимому, полагает, что не он, а кто-то другой обязан позаботиться о расширении складской площади на его пристани, а посему отказывается принимать к перевозкам даже грузы большой скорости. Не приходится после всего этого удивляться, что и порт, и пристань не выполняют заданий.

Борьба за привлечение грузов должна сопровождаться усилением организации движения. Только при организованном движении смогут речники южных бассейнов успешно закончить навигацию, по плану расставить флот на зиму. Эту задачу в пароходствах решат успешно, если будут четко выдерживать графики, ускорять оборот судов, не допуская простоев тоннажа и тяги. Можно ли сказать, что в том же Днепровском пароходстве всерьез заботятся об организованном движении флота, если треть судов здесь обрабатывается с задержками, если тоннаж подается в порты неравномерно, а то и пачками, если тяге не обеспечена в некоторых пунктах быстрая бункеровка! Без устранения этих недостатков днепровцы не смогут преодолеть отставания в нынешних трудных для бассейна навигационных условиях. Исключительно четко должны работать и днепровские путейцы. Тщательное обслуживание ими обстановки, бдительное наблюдение за глубинами, своевременное осведомление о них судоводителей и движенцев облегчат работу флота в условиях мелководья.

В плесе Верхнего Днепра находятся десятки груженых барж, идущих по Припяти в Брест. Долг диспетчеров движения, обязанность путейцев — обеспечить условия для продвижения этих караванов. Все суда, все грузы должны своевременно прибыть в пункты назначения, быть своевременно сданы получателям. Неманское пароходство еще не обеспечило на зиму топливом целлюлозно-бумажные комбинаты и не доставило запланированного количества баланса в Калининград. Чтобы справиться с этими заданиями, пароходство (заместитель начальника по эксплоатации тов. Смирнов) обязано ежесуточно отправлять до 3,5 тыс. тонн угля. Со своей стороны, Главюгофлот и Центральный отдел перевозок министерства должны помочь пароходству получить от поставщиков весь запланированный уголь.

В работе Среднеазиатского пароходства, хотя оно опережает график, уязвимым местом являются систематические простои речных и морских судов в Уч-Сае. Руководителям пароходства (начальник пароходства тов. Пашкевич, и. о. начальника политотдела тов. Ходалевич) необходимо сосредоточить внимание на организации перевалки грузов в Уч-Сае. Чтобы ускорить оборот флота, надо помочь портовикам полнее использовать пловучие краны, лучше организовать труд механизаторов и грузчиков.

И так в каждом работающем пароходстве и бассейновом управлении пути, в каждом порту, на каждой пристани хозяйственники и командиры производства должны взять под неослабный контроль наиболее слабые участки, выправлять их работу. Усилия хозяйственников должны поддержать политорганы пароходств, партийные, профсоюзные и комсомольские организации более энергичным руководством социалистическим соревнованием. Это будет надежным залогом трудовой победы речников.

Пароходства Главюгофлота три прошедших квартала навигации с программой перевозок в основном справлялись. Сотни коллективов транспортного и технического флота южных бассейнов досрочно выполнили навигационные планы, десятки судовых коллективов завершили до срока пятилетние задания. Далеко позади оставлен довоенный уровень перевозки и переработки грузов в бассейнах, пострадавших от вражеской оккупации. Хозяйство речников Днепра и Немана, Дона и Кубани обогатилось новым флотом, совершенной перегрузочной техникой. Еще более величественные перспективы для дальнейшего роста перевозок открывают перед речниками Юга великие стройки коммунизма. Готовясь со всем советским народом, полным мирных устремлений, к выборам местных Советов, речники южных бассейнов страны стремятся с честью завершить навигацию, сдержать слово, данное ими великому вождю и учителю трудящихся товарищу Сталину.



КОЛЛЕКТИВЫ, ДОСРОЧНО ВЫПОЛНИВШИЕ ПЛАН 1950 ГОДА

Нефтевоз «Тельман» (капитан тов. **Батраков**, механик тов. **Тюрин**) пароходства Волготанкер.

Нефтевоз «Кулибин» (капитан тов. **Чесноков**, механик тов. **Земцов**) пароходства Волготанкер.

Нефтевоз «Смоленск» (капитан тов. **Соломин**, механик тов. **Синцов**) пароходства Волготанкер.

Нефтевоз «Владивосток» (капитан тов. **Пермяков**, механик тов. **Орлов**) пароходства Волготанкер.

Нефтевоз «Аткарск» (капитан тов. **Тарасов**, механик тов. **Синицын**) пароходства Волготанкер.

Нефтевоз «Маршал Булганин» (капитан тов. **Симаков**, механик тов. **Скворцов**) пароходства Волготанкер.

Нефтевоз «Маршал Толбухин» (капитан тов. **Карпычев**, механик тов. **Каргин**) пароходства Волготанкер.

Пароход «Баян» (капитан тов. **Охапкин**, механик тов. **Чистяков**) Северо-Западного пароходства.

Теплоход «Вильнюс» (капитан тов. **Софронов**, механик тов. **Корнилов**) Северо-Западного пароходства.

Пароход «Лосось» (капитан тов. **Вершинин**, механик тов. **Майоров**) Северо-Западного пароходства.

Пароход «Ряжск» (капитан тов. **Медведев**, механик тов. **Кузнецов**) Северо-Западного пароходства.

Теплоход «Обухово» (капитан тов. **Лаврентьев**, механик тов. **Пылин**) Северо-Западного пароходства.

Теплоход «Полтава» (капитан тов. **Дворецкий**, механик тов. **Андреев**) Северо-Западного пароходства.

Пароход «Вологда» (капитан тов. **Попов**, механик тов. **Балакшин**) Северного пароходства.

Пароход «Ленинград» (капитан тов. **Верещагин**, механик тов. **Пьянков**) Северного пароходства.

Пароход «Борец» (капитан тов. **Брюхов**, механик тов. **Петухов**) Северного пароходства.

Землесос «Волжский-12» (командир тов. **Антонов**, механик тов. **Горшев**) Волжского бассейнового управления пути.

Земмашина «Донская-6» (командир тов. **Пустовалов**, механик тов. **Губарев**) Донского бассейнового управления пути.

Земмашина «Донская-10» (командир тов. **Наумов**, механик тов. **Бахмутский**) Донского бассейнового управления пути.

Земснаряд «Неманский-4» (командир тов. **Ванюкевич**, механик тов. **Ужейко**) Прибалтийского бассейнового управления пути.

Последние дни навигации на Волге

Навигация на Волге подходит к концу. Камский лед вышел на Волгу. На участке Камское Устье — Ульяновск — Ширяево — ледоход. В Куйбышеве выпал снег, температура воды резко упала.

Свыше тридцати буксирных пароходов выполняют последние задания.

В низовом плесе продолжается работа: в Красноармейске последние баржи грузятся углем, в Вольске — цементом. Из Владимировки ведут вверх груженные солью баржи буксирные теплоходы «Миклухо-Маклай», «Суриков». «Рыбак» повел караван барж до Астрахани.

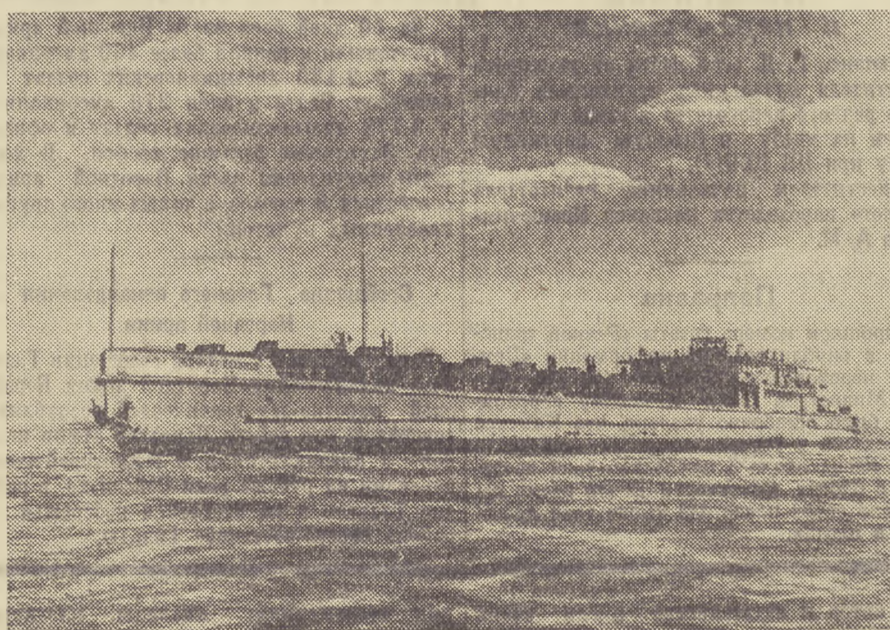
Полным ходом в Сталинградском районе идут местные перевозки песка из Дубовки. Здесь на перевозках заняты 30 барж, но клиент медленно загружает тоннаж. Хорошо работает на Красноармейской пристани вновь оборудованный механизированный причал по перевалке песка из барж в вагоны. Суточное отправление песка здесь доходит до 3 тысяч тонн.

Речники Куйбышевского райуправления доставили на строительство Куйбышевской гидроэлектростанции с 1 сентября по 10 ноября 48.000 тонн песка, извести, бутового камня, шлака, оборудования, пиломатериалов. До последнего часа во льдах будут продолжать работу транспортные баркасы в районе Ставрополя и Жигулевска.

Основная масса флота расставлена в затоны. Половина судов уже приведена в зимовочное состояние. Однако лишь на немногих судах начались ремонтные работы. Во многие затоны суда приходят без команд. Такие жалобы поступают, в частности, из Кривозерья, с завода имени Куйбышева. Теряют дорогое время, медля с развертыванием судоремонта, Ярославские мастерские. На Куйбышевском судоремонтном заводе пароход «Кисловодск» можно было бы сдать в технической готовности, но нет баббита для заплавки подшипников.

Пользуясь сравнительно теплой погодой, необходимо форсировать ремонт гребных колес, чтобы избежать необходимости производить в дальнейшем выморозки. Образец оперативности показала команда парохода «Кузнец» (механик тов. Журавлев), которая, став в затон завода имени 25 Октября, зимнюю профилактику закончила в точно установленный срок. Пароход приведен в техническую готовность и принят комиссией с хорошей оценкой.

г. КУЙБЫШЕВ (наш корр.).



Теплоход «Адмирал Нахимов» совершает последний в этом году рейс вниз по Волге.
Фото П. ВЫШКИНДА.

Три навигации — без брака и потерь

Инициатор соревнования коммерческих работников — коллектив четвертого склада Северного порта столицы добился в навигацию 1950 года новых производственных успехов. Переработав большое количество грузов, коллектив склада не имел брака в работе, ни одного внутреннего и коммерческого акта.

Приемосдатчики тт. Володина, Коган, Цыганкова, Гордеева, Трубникова, Андрианова, Николаева, Бухарина, Парамонова под руководством заведующего складом тов. Комаровой работают без потерь и коммерческих актов уже третью навигацию, образцово обслуживая клиентуру.

П. ЗАЙЦЕВСКИЙ.

Почему на Днепре не выполняют плана перевозок

Команды многих судов Днепровского пароходства досрочно выполнили навигационные планы перевозок. Однако в целом пароходство в большом долгу перед страной. Оно отстает в выполнении плана завершающего периода навигации, в том числе по таким важным грузам, как цемент, уголь, металл. На 9 ноября план перевозок четвертого квартала по тоннам выполнен всего на 59,7 проц. и по тонно-километрам — на 68,3 проц. В управлении пароходства об'ясняют это десятками об'ективных причин, основная из которых — слабое пред'явление грузов отправителями. Это действительно так, но виноваты в этом и сами речники.

Сошлемся, к примеру, на Днепропетровский порт (начальник тов. Нездыменко). Этот порт систематически из месяца в месяц не выполняет планов перевозок местных грузов, несмотря на то, что полностью обеспечен несамоходным и буксирным флотом и мощной механизацией.

В резком отставании местных перевозок немало повинно злоупотребление портом штрафными санкциями. По этой причине крупнейшие строительные организации города — «Днепропромстрой», «Южспецстрой» и др. — отказались от перевозки грузов речным транспортом. Отказ мотивируется нерентабельностью перевозок песка и камня. Порт штрафует клиентов даже за несвоевременное раскредитование документов, хотя еще в августе заместитель министра тов. Вахтуров дал Днепровскому пароходству указание об отмене таких штрафов.

19 октября Днепропетровский порт судился с «Южспецстроем», но суд отказал ему в иске по ряду веских мотивов. В итоге порт уплатил судебные пошлины, а клиент отказался от груза. Так, Днепропетровский порт в течение последних месяцев потерял двух своих основных клиентов, для которых перевозил песок и камень.

Пристань Черкассы тоже не выполняет планов перевозок, но уже по другим причинам. Местные организации отправляют водой грузы большой скорости, но из-за того, что складское помещение пристани мало, а флот сюда подается нерегулярно, руководители пристани (начальник тов. Подопригора) отказываются от грузов. Так, 23 октября у артели «Харчевик» пристань по этой причине не приняла отправляемые в Киев макароны, а у ватно-одеяльной фабрики — готовые изделия. Скоро в Черкассах вступает в строй рафинадный завод, который будет широко пользоваться речным транспортом для реализации своей продукции. Отсутствие же на пристани капитального склада площадью 500—600 кв. метров ставит под сомнение и эти предстоящие перевозки.

Тормозят выполнение плана перевозок и большие внеплановые простои судов под обработкой. В сентябре почти треть всех судов обработана в пароходстве с задержкой на 138.700 тоннаже-суток. За первые две декады октября в Днепропетровском порту загрузили и разгрузили 231 судно, из них 110 судов с простоями. В порту Ленина задержали под обработкой 45 судов на 11.600 тоннаже-суток и т. д.

В задержках флота у причалов немало повинны и эксплоатационники. Пачкообразная и бесплановая подача судов под обработку — систематическое явление. Несмотря на то, что приказами пароходства (№№ 181 и 186) по каждому порту и пристани установлена твердая норма единовременной обработки судов, диспетчеры не руководствуются ими. Так, Киевскому порту, например, 20 октября было подано под обработку два судна с углем вместо четырех по норме, 23 октября — ни одного судна, 24 октября — снова одно, а 25 октября здесь ожидало обработки уже 9 судов. А ведь Киевский порт находится рядом с управлением пароходства и, следовательно, здесь-то уж могли бы движенцы соблюдать правила загрузки причалов.

— Пароходство, не считаясь с нашими возможностями, подает под обработку суда пачками, — говорит заместитель начальника пристани Черкассы тов. Есипова.— 25 октября на пристань привели шесть барж с грузами малой скорости, из них две (№№ 7214 и 778), груженные жердями, адресованные пристани Вознесенск. Все же заместитель начальника пароходства тов. Железняк приказал переваливать груз на железную дорогу в Черкассах, не считаясь с загруженностью пристани.

Замедляют продвижение караванов и непорядки с бункеровкой углем. Из-за того, что в Черкассах нет доброкачественного угля, часто приходится задерживать углярки, идущие в Киев. 23 и 24 октября в Черкассах задержали две баржи, из которых брали уголь для транзитных судов. 20 октября пароходы «Киев», «Академик Комаров» и «Кишинев» из-за отсутствия топлива простояли по 10 часов.

14 октября пароходством был издан приказ, который обязывает начальников портов и пристаней с помощью и при содействии местных партийных и советских организаций усилить работу по изысканию и привлечению грузов на воду. В частности Днепропетровский порт пароходство обязало привлечь к перевозкам еще 61 тысячу тонн, Черкасскую пристань — 6 тыс. тонн, Кременчугскую пристань — 22 тыс. тонн и т. д. Для того, чтобы эти задания были выполнены, руководству пароходства необходимо устранить препятствия, мешающие выполнять план перевозок, мобилизовать коллектив днепровских речников на выполнение октябрьско-ноябрьского задания и на ликвидацию задолженности, образовавшейся в минувшие месяцы.

До закрытия навигации на Днепре остались считанные дни. Долг речников — с честью выполнить свои социалистические обязательства, полностью доставить грузы народному хозяйству страны.

А. ОКУНЕВ.

КИЕВ (наш корр.).

Письма читателей

Недостатки, мешающие работе руслановцев

На Иссык-Куле все подходы к пристаням обмелели. Суда с большой осадкой подходят к ним с трудом. Однако там, где дноуглубительные работы у пристаней и ведутся, качество их очень низкое. Так, в Пржевальской бухте, например, после очистки дна остались борозды глубиной от 2 до 3 метров. Не случайно поэтому суда здесь то и дело задевают за грунт, а то и садятся на мель, как это было недавно с теплоходом «Советская Киргизия».

Всю весну и лето нынешнего года работала землечерпательная машина у причалов Тюпской пристани, углубляла подходы к причалу Заготзерна, чтобы можно было суда грузить на полную осадку. Но земмашина сделала прорезь к причалу очень узкую, а в нескольких метрах от пристани оставила косу, которая мешает судну развернуться. При подходе к причалу пароход много времени теряет на швартовку. Когда спросили у начальника технического участка тов. Фитина, почему у пристани оставлена коса, он, не смущаясь, ответил, что у Заготзерна нет денег для оплаты всех землечерпательных работ, которые следовало произвести. Вернее сказать, что тов. Фитин мало интересуется улучшением подходов к причалам, так же как и состоянием обстановки на озере.

Капитаны справедливо жалуются, что им приходится водить суда вслепую. И это так. За последние годы обстановку на Иссык-Куле до того запустили, что судам трудно работать. На мысе Сухой Хребет раньше обстановочные знаки освещались далленовскими фонарями, но вот в 1947 году газ кончился и их заменили керосиновыми лампами. Естественно, что в ночное время судоводители с трудом отыскивают ламповый свет среди электрических огней совхоза, расположенного на мысе. Для того, чтобы ночью благополучно пройти Сухой Хребет, капитану приходится терять много часов, иначе судно сядет на мель, а чтобы обойти этот мыс при следовании из Пржевальска в Тюп, суда делают крюк в 25 — 30 километров, потому что имеющиеся здесь отмели бакенами не обставлены.

Плохо обставлен знаками Тюпский залив, также имеющий много отмелей. Чтобы их миновать, суда продвигаются очень медленно, с них непрерывно промеряют глубины. На Карабулунском мысе в ночное время слабый свет маяка совершенно не виден среди электрических огней колхозов. Пора подумать о том, чтобы ламповые отличительные огни маяков и створных знаков заменить более яркими огнями.

Сколько ходового времени теряют судоводители на отыскание створов в ночные часы, в путевых журналах не пишется, а следовало бы. На Иссык-Куле уже привыкли к тому, чтобы флот работал впотьмах, хотя это очень мешает судовым командам работать по-руслановски. Команды напрягают все силы, участвуют в погрузо-разгрузочных работах, чтобы сократить простои судов у причалов и таким образом наверстать потерю времени при заходах в бухты, при обходах отмелей и т. д. Но все эти усилия не приносят должного результата, не покрывают потерь дорогого эксплоатационного времени.

Имеются и другие причины, мешающие развитию руслановского движения в бассейне Иссык-Куля. Возьмем к примеру буксирный пароход «Комсомол», на котором нет даже простого шпиля, чтобы можно было выбирать стальной буксир. На судне все делается вручную, на что уходит много лишнего времени. При буксировке барж и плотов тросы то и дело обрываются, потому что изношены. Из-за этого, например, пароход «Комсомол» не может взять на гак большого воза.

Во многих бассейнах страны судовые коллективы в нынешнюю навигацию успешно применяли часовой график. У нас он не получил распространения, потому что никто этим стахановским новшеством всерьез не заинтересовался. У нас привыкли подводить итоги соревнования только в конце месяца, а чтобы подытожить результаты несения вахты машинистом или кочегаром, то этого на судах не заведено. Нет ни на одном самоходном судне и норм расхода топлива по вахтам, поэтому у команд нет стимула к борьбе за экономию топлива.

Все нормы для судов Иссык-Куля определяются на-глазок. Если, скажем, механик экономит топлива больше, чем ему запланировали, то норму для него повышают, а если топливо перерасходуется — норму сокращают. Такие ничем не обоснованные нормы не могут служить основой для развертывания борьбы за экономию топлива.

На партийно-хозяйственных активах и партийных собраниях по этим вопросам в бассейне не раз выносились хорошие решения, но их никто не выполняет. Хотели было вызвать на Иссык-Куль теплотехническую партию, чтобы установить для каждого судна обоснованные технические нормы: технические скорости, расход топлива, смазки и др. Но в течение двух лет дальше разговоров по этому вопросу дело не идет.

И. КОВАЛЕНКО,
инспектор судоходного участка озера Иссык-Куль.

О конструкторском бюро пароходства

Больше года, как в конструкторском бюро пароходства канала Москва—Волга нет начальника. Да, по существу, нет и самого бюро. Работающие здесь конструкторы и копировщицы сами определяют стоимость работы, сами выписывают себе наряды, сами подсчитывают, что им причитается. Среди них нет ни одного инженера, нет специалиста-корпусника или электрика.

Немудрено, что из этого «бюро» проектная документация на капитальный ремонт судов и котлов выходит с большим опозданием и в ряде случаев неполноценная. Более чем на полгода задержался проект ремонта пассажирского парохода «Подарок 1 Мая», да и сейчас этот проект все пересматривается, так как содержит ошибки. В Хлебниковских мастерских ремонтируется пароход «Конаково», для него уже почти построен новый корпус, а проект на ремонт до сих пор не закончен и не согласован с Регистром. Не составлен и технологический процесс на капитальный ремонт котла этого парохода. Таких фактов много.

Об укреплении конструкторского бюро пароходства говорят уже не первый месяц. По этому поводу произносились горячие речи на совещаниях у начальника пароходства тов. Шемагина, у главного инженера тов. Кежояна. В протоколах совещаний в Главцентрофлоте неизменно встречается указание на необходимость усилить конструкторское бюро пароходства канала Москва — Волга.

Одним словом, указаний хватает, а бюро все же нет. До сих пор не решен даже вопрос о должностном окладе начальника бюро; почему-то ему предусмотрен оклад ниже, чем начальникам других отделов пароходства.

Неужели этот вопрос не может быть, наконец, разрешен!

Н. МЯСНИКОВ,
зам. начальника механико-судовой службы пароходства канала Москва—Волга.

В Чарджоу не берегут жилой фонд

Среднеазиатское пароходство имеет большое количество домов с общей жилой площадью 38.400 кв. метров. На капитальный и текущий ремонт этих зданий в этом году ассигновано 776 тысяч рублей. Но до сего времени освоена лишь половина этих средств.

Одно из лучших зданий в городе — четырехэтажный дом инженерно-технических работников—не берегут. В квартирах изломаны раковины умывальников, не действуют ванны и канализация, обветшали двери, стерлась краска на подоконниках и полах. Снаружи здания отваливаются карнизы. Улицы Жуковская и Краснофлотская состоят из домов речников. Все здания крайне непривлекательны. У большинства из них отвалилась штукатурка, стены покрылись грязными пятнами.

В начале года работники жилищно-коммунального отдела пароходства составили график ремонта, но он сорван.

Начальник жилищно-коммунального отдела тов. Горин об'ясняет плохую работу недостатком материалов. Действительно, это сказывается на ходе ремонта. Но кто же в этом виноват? Работники отдела и сам тов. Горин. О досках, гвоздях, дверных и оконных навесах, чугунных плитах и дверках для кухонных печей, синьке и т. д. они начинают заботиться только в ту минуту, когда это уже требуется на об'екте. Задерживает оплату счетов за материал бухгалтер отдела тов. Скляров. А в результате рабочие простаивают.

Здесь уже стало правилом, что каждое утро рабочие-строители собираются у конторы жилищно-коммунального отдела и ожидают, когда им дадут работу. Часто их перебрасывают с места на место.

Руководители работ — десятник тов. Комов и техник тов. Задворкин—редко бывают на об'ектах, не выясняют об'ем работы. Это вызывает переделки, лишние затраты времени и средств. Так, в общежитии сделали штукатурку и побелку, а пришедшие затем плотники стали ремонтировать двери, менять дверные косяки и отбили штукатурку.

Вопрос о плохой работе жилищно-коммунального отдела много раз обсуждался на совещаниях руководящих работников управления пароходства и в политотделе, но положение не улучшается.

И. ФОМИН.

Когда вышлют учебную программу?

В Турткульской изыскательской партии работает чертежницей 18-летняя Надежда Бобикова. У Надежды очень большое желание учиться. Сотрудники нашего участка посоветовали ей поступить во Всесоюзный заочный техникум речного транспорта. 25 мая Бобикова получила вызов на приемные экзамены. В это время мы работали на линии. На с'емках Бобикова работала за младшего техника и выполняла в то же время свою основную работу чертежника.

В трудных условиях, ночами готовилась Бобикова к приемным испытаниям. 26 июля, к указанному в вызове сроку, выехала она в Чарджоуский речной техникум (консультационный пункт) для сдачи приемных экзаменов. Наконец, приемные экзамены сданы.

Но... уже больше двух месяцев учебы прошло, а Бобикова все ждет учебной программы. Три телеграммы послала она в Москву директору Всесоюзного заочного речного техникума тов. Самарину с просьбой выслать ей программу, столько же — в Чарджоуский речной техникум, но они остались без ответа.

Все учебники Надежда давно уже приобрела, приготовила все, что нужно для учебы, выслала деньги за обучение, а программы все нет и нет. Хочется, чтобы директор Всесоюзного речного техникума тов. Самарин серьезнее заботился о своих студентах.

Ю. БЕЗУГЛОВА,
старший техник изыскательской партии.

Вечерняя школа для плавсостава

В нынешнем году 37 молодых рабочих Чистопольского судоремонтного завода обучаются без отрыва от производства в вечерней школе рабочей молодежи.

При семилетней школе № 4 специально организована вечерняя школа молодежи для плавсостава. В ней будет обучаться без отрыва от производства около 170 работников плавсостава.

Е. ХАРИТОНОВ.

ПЕРВОМУ РУССКОМУ ПАРОХОДУ—135 ЛЕТ

Наша страна — родина величайших открытий и изобретений. Честь изобретения паровой машины, применение которой произвело крупнейший переворот в развитии производительных сил человеческого общества, принадлежит первому русскому теплотехнику, солдатскому сыну Ивану Ивановичу Ползунову. Гениальный уралец впервые в мире в конце 60-х годов XVIII столетия создал промышленный образец паровой машины. Он же первым указал на ее универсальность. Благодаря этому паровая машина вскоре стала применяться и на судах. Интересно напомнить, что вторая паровая машина, построенная в нашей стране, стала первой русской судовой паровой машиной.

Построена она была в 1811 году на Ижорском заводе. Ее установили на самой мощной в ту пору землечерпалке, которая занималась «чищением Кронштадтской гавани». Это был первый в мире паровой дноуглубительный снаряд. Через четыре года после начала его работы в истории отечественного судоходства произошло знаменательное событие. На линии Петербург — Кронштадт совершил рейс первый русский пароход «Елизавета». Было это 135 лет тому назад, 15 ноября 1815 года (3 ноября старого стиля). Четырехсильная балансирная паровая машина для «Елизаветы» была построена русскими мастерами в Петербурге, на заводе Берда.

В 1810 — 1815 гг. в России уже имелось несколько предприятий (Ижорский на реке Неве, Пожевский В. А. Всеволожского около Перми на реке Каме и Берда в Петербурге), на которых началось строительство паровых судов. Имеются сведения, что по проекту талантливого русского инженера П. Г. Соболевского на Пожевском заводе первый пароход был построен не позже «Елизаветы». Однако Берд, заводчик иностранного происхождения, получив привилегию на постройку пароходов на всех реках в России, всячески препятствовал развитию деятельности русских предприятий. Берд задержал развитие парового судоходства на Волге и Каме, добился отклонения проекта замечательного русского изобретателя П. К. Фролова, предлагавшего ввести паровое судоходство на Иртыше.

Пароход «Елизавета» был целиком построен русскими мастерами и рабочими. Корпус его представлял собою обыкновенную тихвинскую лодку длиною 18,3 метра, шириною 4,5 метра, с осадкой 0,61 метра.

Балансирная паровая машина вращала бортовые колеса диаметром 2,4 метра, шириною 1,2 метра, имевшие по 6 лопастей и делавшие 40 оборотов в минуту. Появление первого парохода, совершавшего плавание между Петербургом и Кронштадтом «всего за $2^{3}/_{4}$ часа со скоростью около 9 верст в час», как писала тогдашняя пресса, вызвало большой интерес у русского общества. Появился ряд статей, описаний самого парохода, машины, условий поездки. Все эти материалы сохранились. В них приведены такие данные: «Елизавета» снаружи имела палубу с возвышающеюся посредине плоскою крышею трюма, в котором помещается паровой котел, вделанный в кирпичную кладку наподобие печки. Возвышающаяся посредине судна труба при попутном ветре служит вместо мачты для поднятия паруса. На корме поставлены скамьи с парусинным навесом для посетителей». Пароход работал на дровах: «сажен полуаршинных березовых дров достаточно на 12 часов». Команда состояла из трех человек: «одного при руле, другого при печи, а третьего — для общего надзора». Первый пароход обошелся в 15 тысяч рублей (заметим попутно, что на заводе Всеволожского строили суда втрое дешевле).

Русские судовые паровые машины оказались более высокого качества, чем заграничные. В «Отечественных записках» прямо указывалось: «Здешние паровые суда устроены по правилам, вследствие коих не подвержены ни в каком случае взрыванию или загоранию, как то случалось не один раз в Америке и Англии...».

135 лет отделяют нас от того дня, когда первый русский пароход совершил свой первый рейс. За это время наша Родина внесла огромнейший, бесценный вклад в судоходство и судостроение. Нашей стране принадлежит честь создания не только наилучших паровых судовых машин, но и первых в мире электроходов, теплоходов, дизельэлектроходов, судов с газовыми и турбинными двигателями.

Инж. М. ШЕХТЕР.

Переоборудование копильника вагранки

Рязанские мастерские Московско-Окского бассейнового управления пути получили заказ на изготовление новой центробежно-рефулерной помпы для земснаряда «МОК-17». Но в процессе работ потребовалось отлить две крышки для помпы весом по 1,6 тонны каждая. Между тем часовая производительность нашей вагранки всего 1 тонна, а емкость копильника вагранки— 0,9 тонны.

Как же быть? И мы решили увеличить об'ем копильника. Был спроектирован и изготовлен копильник большой емкости, в котором в течение полутора часов можно собрать 1,7—1,8 тонны чугуна. Это было осуществлено; был получен чугун с высокой температурой, он успешно заливался в формы. Таким образом, обе крышки рефулерной помпы были отлиты, и задержка капитального ремонта земснаряда была предотвращена. Теперь мы уверены, что и в дальнейшем сможем выпускать тяжеловесные отливки.

Переоборудуя копильник, мы исходили из того, что наша вагранка с трехрядными фурмами дает чугун перегретый; увеличив поверхность копильника, мы увеличиваем охлаждаемую площадь, но так как в копильник попадает большое количество расплавленного чугуна, скорость охлаждения сильно замедляется.

Практика подтвердила этот расчет. Однако следовало бы теоретически обосновать наш опыт. Для этого надо провести исследования, замеряя количество поступающего в вагранку воздуха, температуру получаемого чугуна, его химический состав и т. д. Мастерские, к сожалению, не располагают нужной для этого аппаратурой. Надеемся, что научно-исследовательские организации министерства заинтересуются нашим экспериментом и дадут судоремонтникам обоснованные данные для расчета и постройки в вагранках копильников большой емкости.

М. ПОБЕДОНОСЦЕВ,
главный инженер Рязанских мастерских.

В четвертый раз без заводского ремонта

В затон Хлебниковских судоремонтных мастерских, завершив навигационную работу, пришел на зимовку пассажирский теплоход «Чкалов», где механиком лауреат Сталинской премии тов. Бурдаков.

Проведя зимой 1946—1947 гг. средний ремонт судовых механизмов, тов. Бурдаков дал обязательство обеспечить их бесперебойную работу без заводского ремонта в течение пяти навигаций. Это обязательство успешно выполняется. Навигационный план перевозок пассажиров команда выполнила на 146 проц.; теплоход пришел в затон в хорошем техническом состоянии и в четвертый раз будет зимовать без ремонта.

В. НИКОЛАЕВ.

Коротко

● В Куйбышеве состоялась встреча писателя, Героя Советского Союза, лауреата Сталинской премии П. П. Вершигора с речниками. Тов. П. П. Вершигора поделился воспоминаниями о борьбе советских партизан с гитлеровскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны, рассказал о работе над книгой «Люди с чистой совестью». Писатель прочитал речникам отрывки из третьей и четвертой частей этой книги.

● Бригада Московской студии научно-популярных фильмов приступила к с'емке цветного фильма «Озеро Байкал». В фильме будут показаны берега, заливы, бухты, рыболовецкие колхозы на Байкале, а также сплоточные базы леса в Турке. Отсюда буксируются большие плоты — сигары. В кино'с'емках участвует пароход «Ф. Дзержинский».

● Закончились четыре тура соревнования по шахматам на первенство среди членов команды парохода «Герцен» Вятского бассейна. Первое место занял масленщик А. Шабалин.

● Студенты Ленинградского института инженеров водного транспорта пригласили к себе писательницу, лауреата Сталинской премии Веру Панову. Она поделилась с молодыми речниками своими творческими планами. Студенты задали писательнице много вопросов.



32 года работает на Ленинградской пассажирской пристани старшим кладовщиком камеры хранения Н. Г. Ишкин. Он показывает пример добросовестного отношения к труду.

Фото Н. ПОДОЙНИКОВА.

20 лет Ленинградского речного училища

Исполнилось 20 лет существования Ленинградского речного училища. В октябре 1928 года в Ленинграде была открыта областная профессиональная школа судоводителей. В 1930 году она преобразовывается в Ленинградский техникум водного транспорта. К началу Великой Отечественной войны Ленинградский речной техникум имел в достаточной мере оснащенные и оборудованные кабинеты — физический, химический, судоводительский, судомеханический, радиопроводной связи, один из лучших в районе физкультурный кабинет и учебные мастерские.

В начале Великой Отечественной войны техникум был эвакуирован в г. Балаково Саратовской области, где некоторое время продолжал свою работу. В Ленинграде, на оставшейся базе, был открыт филиал техникума, коллектив которого в тяжелых условиях блокированного города, не прекращая занятий, активно участвовал в работах по обеспечению Ленинграда боеприпасами и продовольствием. В июле 1944 года Ленинградский речной техникум реорганизуется в Ленинградское речное училище.

Училищу предоставлено новое здание. Об'единенными усилиями командного и курсантского состава и преподавателей училище залечило все раны, причиненные войной. Училище располагает хорошо оборудованными учебными кабинетами и учебными мастерскими.

За двадцатилетнее существование училище подготовило свыше 1500 молодых командиров речного флота различных специальностей. Воспитанников училища можно встретить во всех речных бассейнах.

Г. ПОКРОВСКИЙ,
начальник штурманского отделения Ленинградского речного училища.

Книжные киоски на пароходах

На пассажирских судах Днепровского бассейна в нынешнюю навигацию были созданы книжные киоски. В них есть художественная, политическая и техническая литература, а также журналы, газеты.

Во время навигации эти киоски реализовали среди пассажиров и команд судов литературы на 23 тысячи рублей. На пароходе «Киров» продано литературы более чем на четыре тысячи рублей, на пароходе «Софья Перовская»—более чем на три тысячи рублей.

КИЕВ (по телеграфу).

Назначения и перемещения

Степанов Г. Д. освобожден от должности заместителя начальника политотдела Ленского речного пароходства в связи с зачислением на учебу в Высшую партийную школу при ЦК ВКП(б).

Заместителем начальника политотдела Ленского пароходства назначен **Крашенинников А. М.**

Поправка

В прошлом номере газеты «Речной транспорт» в опубликованной информации «Вручение переходящего Красного Знамени Совета Министров СССР Камскому пароходству» было ошибочно указано, что Камское пароходство в третьем квартале перевезло сверх плана около 5 миллионов тонн древесины в плотах. Фактически за это время перевезено сверх плана 448 тысяч тонн древесины в плотах.

Обзор телеграмм ТАСС

Коммюнике

Бюро Постоянного Комитета Всемирного Конгресса сторонников мира

Бюро Постоянного Комитета Всемирного Конгресса сторонников мира опубликовало в Париже 11 ноября коммюнике, в котором говорится, что Бюро получило в ночь с 10 на 11 ноября сообщение Айвора Монтэгю, представителя Английского комитета защиты мира, которому было поручено вести подготовку к конгрессу в Шеффилде (Англия). К этому сообщению было приложено письмо министра внутренних дел английского правительства, переданное этому комитету 10 ноября в 15 часов, иначе говоря, в то время, когда большинство делегатов уже находилось в пути. Из этого письма вытекает, что доступ в Англию запрещен почти всем членам Постоянного Комитета Всемирного Конгресса сторонников мира. Еще до получения этого сообщения было известно о следующем: из 400 первых просьб о в'езде в Англию было отказано примерно в 200 просьбах.

Далее в коммюнике говорится, что Бюро Постоянного Комитета Всемирного Конгресса сторонников мира принимает предложение Польского комитета сторонников мира, которое приглашает всех делегатов всех стран, без различия их мнений и убеждений, собраться на Второй Всемирный Конгресс сторонников мира в Варшаву с 16 до 21 ноября с. г.

Заявление английского комитета защиты мира

Английский комитет защиты мира опубликовал сообщение о том, что Второй Всемирный Конгресс сторонников мира состоится в Варшаве, где он будет проводить свою работу, начиная с 16 ноября.

Делегаты, уже находящиеся в Англии, проведут неофициальное заседание в городской ратуше Шеффилда во второй половине дня 13 ноября; вечером 13 ноября состоится митинг.

После этого делегаты направятся в Варшаву.

* * *

12 ноября из Москвы в Варшаву выехала советская делегация на Второй Всемирный конгресс сторонников мира. В ее составе — знатные стахановцы промышленности и сельского хозяйства, видные ученые, деятели литературы и искусства, общественные деятели.

Одновременно в Варшаву выехали делегаты Всемирного конгресса сторонников мира от Китайской Народной Республики и Корейской Народно-Демократической Республики.

События в Корее

Главное командование народной армии Корейской народно-демократической республики передало сообщение об итогах десяти дней сражений — с 25 октября по 4 ноября. В сообщении говорится, что за последнее время части народной армии, действующие на северо-западном фронте, добились крупных боевых успехов. В этих операциях участвовали китайские части, состоящие из добровольцев, которые из'явили желание отправиться на корейский фронт с тем, чтобы бороться против американской агрессии, оказать помощь корейскому народу в его освободительной борьбе и защитить свои очаги и свою родину. Эти части участвовали в боевых операциях совместно с Народной армией под единым руководством Главного командования Народной армии.

Далее в сообщении говорится, что Народная армия вместе с китайскими добровольческими частями нанесла в районах Оньчжона и Уньсиня (Унсана) сильные удары четырем дивизиям второго корпуса лисынмановской армии и американским войскам.

За 10 дней боев части Народной армии уничтожили и ранили более 460 американских и 2.180 лисынмановских солдат и офицеров. Взято в плен 270 американцев и 3.778 лисынмановских солдат и офицеров. Захвачены большие трофеи. В ходе контрнаступления части Народной армии освободили 8 городов, а также много других населенных пунктов.

Сообщение Главного командования Народной армии

В переданном 12 ноября сообщении Главного командования Народной армии Корейской народно-демократической республики говорится, что войска Народной армии вели бои с американскими и южнокорейскими войсками на рубеже реки Сейсен-ко, в районе Токусен и на восточном побережье в районе северо-восточнее Гильдю.

Пятая сессия Генеральной Ассамблеи ООН

В течение нескольких заседаний Политический комитет обсуждал вопрос «Обязанности государств в случае начала военных действий». В связи с обсуждением этого вопроса делегация СССР предложила свой проект резолюции, дающий точное определение понятий «нападение» и «нападающая сторона».

Делегация Югославии представила пересмотренный проект резолюции, который поддержали представители США и Англии.

Представитель Польши обратил внимание комитета на то, что пересмотренный проект югославской резолюции воспроизводит все ошибочные положения, содержащиеся в прежних проектах, и, кроме того, пестрит новыми ошибочными формулировками.

Представитель Чехословакии отметил, что решающим недостатком проекта югославской резолюции является то, что в ней не содержится определения агрессии, а, следовательно, она не дает основы для суждения в случае возникновения конфликта, кто же должен нести ответственность за открытие военных действий.

На утреннем заседании 9 ноября югославская делегация снова предложила свой проект резолюции в новой редакции. Все редакционные поправки не устранили тех основных пороков проекта югославской резолюции, на которые в ходе дискуссий по этому вопросу указывали представители СССР, Украинской ССР, БССР, Польши, Чехословакии и других стран.

Представители Египта, Голландии и Эквадора выступили в поддержку проекта югославской резолюции.

Представитель Сирии приветствовал стремление делегации Советского Союза дать определение понятия агрессии. Он пытался далее обосновать свое предложение, чтобы этот вопрос был предварительно рассмотрен в комиссии по международному праву.

Комитет согласился с предложением председателя о том, чтобы проекты советской и югославской резолюций обсуждались раздельно. Проект югославской резолюции был поставлен на голосование. За него был подан 51 голос, против — 5 голосов (СССР, Украинская ССР, БССР, Польша и Чехословакия); две делегации воздержались.

Затем комитет перешел к обсуждению проекта резолюции, внесенного делегацией Советского Союза.

Глава делегации Украинской ССР А. М. Барановский подверг критике выступления тех делегатов, которые утверждали, что не следует давать определения понятия «агрессии», и призвал комитет принять положительное решение по советскому проекту резолюции, а не отсылать его в другие органы, указав на то, что содержащиеся в этом проекте предложения являются крайне важными в существующей международной обстановке.

Представитель СССР Г. Н. Зарубин заявил, что не имеется никаких оснований для того, чтобы передать предложения об определении агрессии в комиссию по международному праву.

Обсуждение советского проекта резолюции об определении понятия «нападения» и «нападающей стороны» продолжалось на дневном заседании.

Представитель Франции поддержал американское предложение о том, чтобы передать советские предложения в Межсессионный комитет.

Представитель Югославии выступил против советского проекта резолюции. Ссылаясь на то, что вопрос об определении агрессии должен быть «тщательно изучен», он поддержал предложение о передаче советских предложений в комиссию по международному праву.

* * *

После выступления представителей Чили и Турции был принят совместный проект резолюции Сирии и Боливии, по которому внесенный делегацией СССР проект резолюции об определении агрессии был передан на рассмотрение комиссии по международному праву.

После этого Политический комитет перешел к обсуждению следующего вопроса повестки дня — «О создании постоянной комиссии добрых услуг». Проект резолюции по этому вопросу был внесен делегацией Югославии. Вводная часть проекта этой резолюции содержит общие, ни к чему не обязывающие рассуждения по поводу мирного разрешения спорных вопросов. Резолютивная часть предусматривает создание Генеральной Ассамблеей «в качестве своего вспомогательного органа постоянной комиссии добрых услуг, имеющей своей задачей облегчить открытие непосредственных переговоров и использование других методов мирного разрешения международных споров». Проект резолюции предусматривает, что указанная комиссия будет состоять из представителей 12 членов ООН, в том числе из 6 непостоянных членов Совета Безопасности.

Представитель Ливана внес проект резолюции по рассматриваемому вопросу, предлагающий передать представленный делегацией Югославии проект резолюции об учреждении постоянной комиссии добрых услуг на рассмотрение Межсессионного комитета.

Представитель Уругвая внес свой проект резолюции, который, подобно ливанскому проекту, предусматривает передачу этого вопроса в Межсессионный комитет. Обсуждение этого вопроса будет продолжено на следующих заседаниях.

Заявление представителя министерства иностранных дел Китайской народной республики

Китайское агентство Синьхуа передало сообщение, в котором говорится: Как известно, 6 ноября командующий американскими агрессивными вооруженными силами в Корее Макартур опубликовал заявление, в котором он злобно назвал «иностранной интервенцией» справедливые действия китайского народа, помогающего корейскому народу в его борьбе против американских агрессоров, и незаконно представил в Совет Безопасности то, что он называет докладом; 8 ноября делегат США в Организации Об'единенных Наций Остин, основываясь на «докладе» Макартура, сделал наглое заявление, в котором он вновь пытался узурпировать имя ООН для дальнейшего расширения агрессивной войны в Корее и открытого вторжения в Китай.

11 ноября представитель министерства иностранных дел Китайской народной республики опубликовал в связи с этим заявление, в котором говорится, что доклад Макартура и заявление Остина представляют собой искажение фактов, полностью противоречат истине и, кроме того, являются шумливой попыткой запугать Китай. В действительности же факты говорят о том, что Соединенные Штаты Америки вторглись на китайскую территорию, нарушили суверенитет Китая и угрожают безопасности Китая.

Сразу же после начала своей агрессивной войны в Корее Соединенные Штаты послали свой флот в воды Тайвана, принадлежащего Китаю. Затем они направили свои военно-воздушные силы для вторжения в воздушное пространство Северо-Восточного Китая и осуществляли бомбардировки. Организация Об'единенных Наций приняла на рассмотрение выдвинутое китайским правительством обвинение по поводу вторжения американского флота в воды Тайваня и готова обсудить это обвинение. За последние три месяца было зарегистрировано большое число случаев нарушения американскими самолетами воздушных границ Китая, бомбардировки китайской территории, убийства китайских граждан и уничтожения китайской собственности. Эти злодеяния, совершенные американскими вооруженными силами, нарушающими территориальный суверенитет Китая и угрожающими его безопасности, встревожили весь китайский народ.

Охваченные справедливым негодованием, многие китайские граждане выражают желание помочь корейскому народу и оказать сопротивление американской агрессии. Факты показали, что целью американской агрессии в Корее является не только сама Корея, но и распространение агрессии на Китай. Вопрос независимого существования или гибели Кореи всегда был непосредственно связан с безопасностью Китая. Помочь Корее и дать отпор американской агрессии — это значит защитить наши дома, нашу страну.

Китайское народное правительство считает, что нет никаких причин препятствовать отправке в Корею добровольцев, желающих под руководством правительства Корейской народно-демократической республики принять участие в великой освободительной борьбе корейского народа против американской агрессии.

Американские агрессоры зашли слишком далеко. После того как они, проделав 5.000-мильный путь, пересекли Тихий океан, они вторглись на территории Китая и Кореи. На языке американских империалистов это не является агрессией с их стороны, а в то же время справедливая борьба китайцев и корейцев, защищающих свою землю и свой народ, является агрессией. Мир знает, кто прав и кто не прав. Нельзя допускать, чтобы агрессоры произвольно искажали действительность. Агрессоры никогда не смогут скрыть своего звериного лица. Народы Китая и Кореи решительно требуют, чтобы американские агрессоры и их соучастники прекратили свои агрессивные действия и вывели свои вторгшиеся войска. Если агрессия не будет остановлена, то борьба против агрессии никогда не прекратится.

В заключение в заявлении представителя министерства иностранных дел Китайской народной республики приводятся 85 фактов налетов американской авиации на Северо-Восточный Китай в период с 27 августа по 10 ноября.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

Из Ленинграда в Москву на шлюпке

В августе 1949 года группа курсантов Ленинградского речного училища совершила переход на шлюпке из Ленинграда в Москву. Маршрут перехода пролегал по Неве, Свири, Вытегре, Ковже, Шексне, Волге, Ладожскому и Онежскому озерам, Белому озеру, Рыбинскому водохранилищу и каналу имени Москвы. В отличие от таких же ранее проводившихся переходов молодые речники непосредственно пересекали озера, а не шли тихими и безопасными путями, по приозерным каналам.

Хорошая физическая закалка и высокая дисциплина участников перехода, тщательная и продуманная подготовка обеспечили успешное преодоление всех трудностей 1.400-километрового перехода и завершение его не в 34 дня, как это намечалось, а всего лишь за 26 дней. О том, как проходил этот интересный переход, довольно подробно рассказывается в брошюре Г. П. Рогатко «1.400 километров на шлюпке» *).

Автор брошюры — преподаватель Ленинградского речного училища, командир шлюпочного перехода. Опытный моряк, он не только в деталях описывает, как была снаряжена шлюпка, в каких условиях протекало плавание, но и одновременно сообщает некоторые исторические сведения о тех местах, какие встречались на пути участников перехода. К сожалению, порою автор чрезмерно увлекается излишними подробностями. Это особенно дает себя чувствовать при описании старта, начала похода и того, что предшествовало походу.

С ненужной педантичностью автор пересказывает все детали того предписания, какое он получил, как командир перехода. Здесь есть все, начиная от того, где и как плыть, как держать связь с начальником училища. Главным управлением учебных заведений Министерства речного флота, как следует поступать в случае заболевания личного состава, и кончая отчетом о проведенной агитационно-массовой работе в пути и моральном состоянии команды. Порою Г. П. Рогатко переходит на канцелярский язык, что вызывает недоумение и досаду у читателя. Например, при описании старта, не удержавшись от подробного перечисления всех, кто приветствовал участников похода и какие телеграммы они получили, автор пишет: «Начальник ГУУЗ'а Министерства речного флота в своей телеграмме обязал участников шлюпочного перехода мобилизовывать по пути следования речников на выполнение обязательств», взятых ими в социалистическом соревновании.

И автор и издательство имели очень много времени для создания содержательной и интересной брошюры. Об этом можно судить уже и по тому, что шлюпочный поход Ленинград — Москва был завершен 29 августа 1949 года, брошюра была сдана в производство 27 июля, а подписана к печати 21 сентября 1950 года. Между тем, брошюра получилась непомерно большой, очень рыхлой по композиции. К тому же она небрежно отредактирована, не лишена и ошибок. Остановимся на некоторых примерах.

Курсанту Каблукову, когда он готовился к походу и участвовал в соревнованиях, не хотелось уступать первое место. Автор заставляет его рассуждать так: «... и вдруг в соревнованиях оказаться последним, просто **на правах рабочей силы?** (подчеркнуто везде нами. — **В. Ф.**). Нет, этому не бывать!..».

Расписывая историю подготовки похода, автор приходит в полный восторг, когда в училище получают разрешение на поход из ГУУЗ'а. «Как все просто! — восклицает он. — Невольно в памяти встают отдельные факты прошлого». И что же припомнилось тов. Рогатко? Ни больше, ни меньше, как история подготовки экспедиции Георгия Седова на Северный полюс... Поход на шлюпке по внутренним водным путям и экспедиция на Северный полюс— вот масштаб для сравнения, принятый «скромным» автором!

Переход на шлюпке проводился в августе, но автор брошюры почему-то много раз твердит об осенней погоде, о том, что «осень начинала вступать в свои законные права». Не совсем ладит он и с речной терминологией. Об этом можно судить по таким выражениям: «каналы, плотины, шлюзы знаменуют собою самобытность **высокой** русской гидротехники»; «...по которой смогут плавать крупные **суда и баржи**». А вот как живописует автор прохождение парохода через порожистую часть реки Свирь: «Моментами даже буксир, будучи не в силах преодолеть бурное встречное течение, **останавливался, а затем, набирая пары,** преодолевал еще необузданную водную стихию».

Есть в брошюре и такого рода открытия: «В 16 часов подошли к Дмитрову. Совсем уже стемнело. Во мраке окружающей темноты на канале открылось неописуемое зрелище. Море огней». Неужели 27 августа 1949 года в 4 часа дня было совсем темно? Автор злоупотребляет частым применением специальных морских терминов. Непрочь он несколько порисоваться, уделяя достаточно места показу того, кто такой командир шлюпочного перехода, как «командир перехода поучал курсантов», как «внимательно слушали курсанты рассказ командира», упоминая, что «курсанты показали образцы исполнения команд своего командира». Описание встречи участников похода автор завершает совсем «скромно» — «после горячего ответного слова командира перехода митинг закончен».

Какой же следует сделать общий вывод по брошюре «1.400 километров на шлюпке»? Содержание и об'ем брошюры явно не соответствуют друг другу. Попрежнему Речиздат не уделяет должного внимания массовой литературе и попрежнему под его маркой выходит продукция с серьезными из'янами.

Вик. ФЕДОРОВ.

*) **Г. П. Рогатко. 1.400 километров на шлюпке.** Издательство Министерства речного флота СССР. 1949 год, стр. 96. Цена 3 руб. 30 коп.

Ответственный редактор В. Ф. КУТЬЯНОВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ПО ВТОРНИКАМ И ПЯТНИЦАМ

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, 12, Третьяковский проезд, 1; для телеграмм—Москва. Речтранс Телефоны: зам. отв редактора — Б 3-75-60; отделы: эксплоатации, промышленный и информации — К 0-66-68; издательство, бухгалтерия, отделы библиографии и писем, партотдел—Б 8-19-97; ночная редакция—К 0-14-85, доб. 91 и 37.

Б03381. Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 3073.